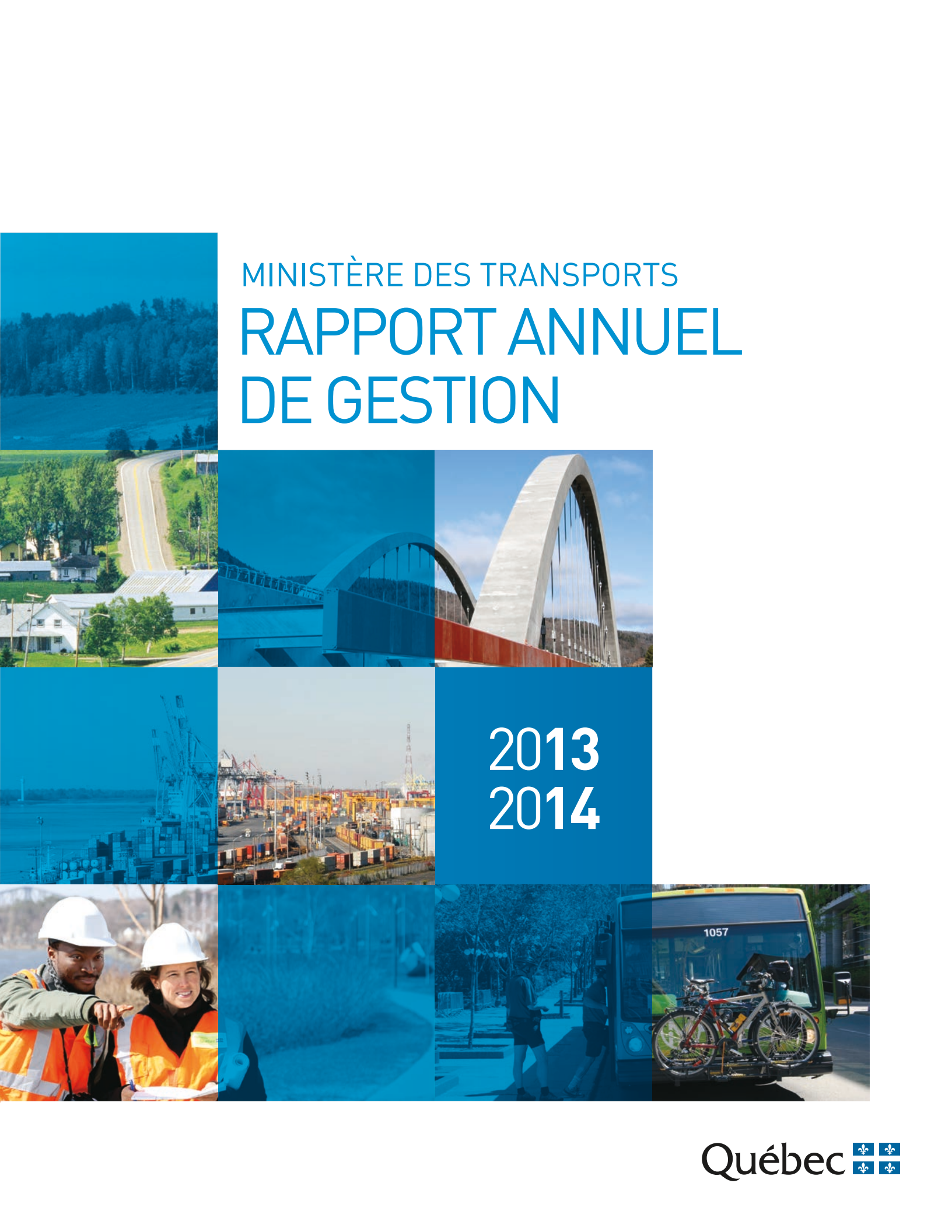


MINISTÈRE DES TRANSPORTS RAPPORT ANNUEL DE GESTION

2013
2014



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

RAPPORT ANNUEL DE GESTION

2013
2014

Cette publication peut également être consultée à l'adresse électronique suivante : www.mtq.gouv.qc.ca.

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports du Québec, 2014

ISBN 978-2-550-71470-5 (imprimé)

ISBN 978-2-550-71471-2 (PDF)

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2014

Soucieux de protéger l'environnement, le ministère des Transports du Québec favorise l'utilisation de papier fabriqué à partir de fibres recyclées pour la production de ses imprimés.

Imprimé sur du papier Rolland Enviro100 contenant 100 % de fibres recyclées postconsommation, certifié Éco-Logo, procédé sans chlore, FSC recyclé et fabriqué à partir d'énergie biogaz.



TABLE GÉNÉRALE DES MATIÈRES

LE MOT DES MINISTRES	5
LE MOT DE LA SOUS-MINISTRE.....	7
LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS	9
LE CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT.....	163

LE MOT DES MINISTRES

Monsieur Jacques Chagnon
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement, Québec

C'est avec plaisir que nous vous transmettons le *Rapport annuel de gestion 2013-2014 – Ministère des Transports*. Ce document, préparé conformément aux dispositions de la Loi sur l'administration publique, fait le bilan des activités réalisées par le Ministère et le Centre de gestion de l'équipement roulant afin d'accomplir leurs missions. Le rapport fait également état des actions menées par le Ministère dans le cadre de la première année de mise en œuvre de son Plan stratégique 2013-2015.

Au cours du dernier exercice, le Ministère a poursuivi ses efforts en vue de rendre ses processus de gestion encore plus efficaces et transparents, ainsi que pour assurer un meilleur contrôle du coût de ses investissements. Parallèlement, le Ministère a également réduit ses dépenses afin de contribuer à l'objectif gouvernemental de redressement de l'équilibre budgétaire.

Cela dit, malgré un contexte financier qui comporte son lot de défis, un très grand nombre de projets et d'actions ont tout de même été mis de l'avant. Pour y parvenir, dans le respect des orientations gouvernementales, le Ministère a dû établir ses priorités et faire des choix stratégiques. L'intégrité, la saine gestion des fonds publics et la vitalité économique, le tout dans une perspective de développement durable et d'occupation dynamique du territoire, sont autant de critères qui ont orienté ces choix.

Le renforcement du savoir-faire et de l'expertise stratégique au sein du Ministère, notamment dans les domaines du génie, figurent également au nombre des priorités du Ministère. À cet égard, les changements apportés aux pratiques et aux processus engageant résolument le Ministère dans une démarche d'amélioration, d'évolution et d'innovation continues.

Les réalisations de la dernière année s'inscrivent directement dans la mission du Ministère, qui est d'assurer la mobilité durable des personnes et des marchandises de façon efficace et sécuritaire, partout sur le territoire, afin de participer pleinement au développement du Québec. Elles s'inscrivent également dans la mission du Centre de gestion de l'équipement roulant, qui consiste à fournir à ses clients des véhicules et des équipements qui permettent de mener à bien leurs activités, et ce, au meilleur coût possible.

Ces missions ne sauraient évidemment être accomplies sans la collaboration soutenue de tous les employés et de nombreux partenaires. C'est la contribution de chacun qui, ultimement, fait en sorte que nous parvenons à maintenir les plus hauts standards de qualité en matière de services à la population.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les plus respectueux.



Le ministre des Transports

ROBERT POËTI

Québec, septembre 2014



Le ministre délégué aux
Transports et à l'Implantation
de la stratégie maritime

JEAN D'AMOUR

Québec, septembre 2014

LE MOT DE LA SOUS-MINISTRE

Monsieur Robert Poëti
Ministre des Transports
Hôtel du Parlement, Québec

Monsieur Jean D'Amour
Ministre délégué aux Transports et à l'implantation de la stratégie maritime
Hôtel du Parlement, Québec

Monsieur le Ministre,
Monsieur le Ministre délégué,

J'ai le plaisir de vous présenter le *Rapport annuel de gestion 2013-2014 – Ministère des Transports*. Ce document rend compte des actions entreprises par le Ministère en vue d'atteindre les objectifs et engagements pris dans le Plan stratégique 2013-2015 et dans la Déclaration de services aux citoyens, ainsi que des résultats obtenus dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'action de développement durable et de la Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires. Il fournit également les résultats issus du Plan d'action du Centre de gestion de l'équipement roulant.

Je profite du dépôt de ce rapport pour souligner que, au cours de la dernière année, le Ministère a achevé la phase d'implantation du Plan d'actions concertées pour renforcer la lutte contre la collusion et la corruption. Les principales mesures sont donc désormais mises en œuvre. Les changements ainsi apportés aux processus engagent le Ministère dans une démarche accrue de contrôle, d'amélioration continue et de transparence. Plus que jamais, les efforts convergent vers la protection de l'intégrité des contrats publics et l'utilisation judicieuse des investissements pour l'ensemble des projets sous la responsabilité du Ministère.

L'affirmation de notre leadership en matière d'expertise est une condition essentielle pour lutter efficacement contre la collusion et la corruption. L'élément clé de ce renforcement est sans contredit la formation. Aussi, le Ministère s'assure d'offrir des séances d'information, de sensibilisation et de formation à l'intention des gestionnaires et du personnel, tant en matière d'éthique publique que de protection de l'intégrité des contrats publics. Assurer l'intégrité des contrats publics requiert que chaque employé soit en mesure de prévenir et de détecter les situations de collusion et de corruption. Ce programme de formation à la protection de l'intégrité des contrats publics, élaboré en collaboration avec le Commissaire à la lutte contre la corruption et le Secrétariat du Conseil du trésor, constitue donc un précieux outil.

Par ailleurs, le Ministère met également l'accent sur la qualité des services aux citoyens, et il y a tout lieu de croire que ces efforts portent leurs fruits. En effet, une vaste majorité des usagers du service Québec 511 Info Transports, accessible tant par téléphone que sur le Web, ont confirmé leur satisfaction.

Je tiens donc à exprimer toute ma reconnaissance à l'ensemble du personnel du Ministère qui, de près ou de loin, participe avec engagement et professionnalisme à l'amélioration continue des services aux citoyens, dans une perspective de mobilité durable et de renforcement de l'expertise.

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



La sous-ministre
des Transports

DOMINIQUE SAVOIE

Québec, septembre 2014



LE MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

TABLE DES MATIÈRES

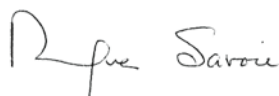
LA DÉCLARATION DE LA DIRECTION	13
LE RAPPORT DE VALIDATION DE LA DIRECTION D	
E L'AUDIT INTERNE ET DE L'ÉVALUATION DE PROGRAMMES	15
LE CONTEXTE ET LES FAITS SAILLANTS.....	17
Partie 1 La présentation du ministère des Transports	21
1.1 La mission.....	22
1.2 La clientèle et les partenaires.....	23
1.3 L'organisation administrative.....	23
Partie 2 Les ressources	27
2.1 Les ressources humaines	28
2.2 Les ressources financières	32
2.3 Les ressources informationnelles.....	46
Partie 3 Les résultats	51
3.1 Le sommaire des résultats du Plan stratégique.....	53
3.2 Le sommaire des résultats du Plan d'action de développement durable	57
3.3 Les résultats détaillés.....	64
3.4 Les résultats des engagements énoncés dans la Déclaration de services aux citoyens	119
Partie 4 Les exigences législatives et gouvernementales	125
4.1 L'application de la politique linguistique	126
4.2 L'accès à l'information et la protection des renseignements personnels	128
4.3 L'accès à l'égalité en emploi.....	129
4.4 L'égalité entre les femmes et les hommes	133
4.5 La Politique de financement des services publics	134
4.6 Le suivi des recommandations du Vérificateur général du Québec	136
4.6.1 Les résultats 2013-2014 en matière d'audit interne : validation des contrats avant et après octroi et suivi des recommandations du Vérificateur général à la suite de son rapport du 18 novembre 2009.....	145
4.6.2 Les résultats 2013-2014 en matière de validation des contrats avant octroi par les professionnels en conformité des processus et du suivi des recommandations du Vérificateur général à la suite de son rapport du 18 novembre 2009	148
4.7 L'allègement réglementaire et administratif	151
4.8 L'éthique	152
4.9 L'état d'avancement de la mise en œuvre des actions pour lutter contre la collusion et la corruption.....	152
Annexes.....	157
Annexe I La classification du réseau routier 2013-2014.....	158
Annexe II Les outils de gestion pour améliorer la performance	160
Annexe III Les sites à potentiel d'amélioration en sécurité routière ayant fait l'objet d'investissements	161

LA DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Les résultats et les renseignements contenus dans le présent rapport annuel de gestion relèvent de la responsabilité de la sous-ministre et des membres de la direction du ministère des Transports. Cette responsabilité porte sur l'exactitude, l'exhaustivité et la fiabilité de l'information présentée dans le *Rapport annuel de gestion 2013-2014 – Ministère des Transports*.

À notre connaissance, les résultats et les renseignements du *Rapport annuel de gestion 2013-2014 – Ministère des Transports* :

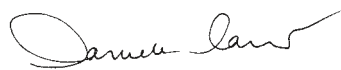
- décrivent fidèlement la mission, les domaines d'activité, la structure et l'utilisation des ressources de l'organisation ;
- présentent les engagements, les principaux objectifs et les résultats de l'organisation ;



DOMINIQUE SAVOIE
Sous-ministre



ANDRÉ CARON
Sous-ministre associé de la Direction générale
des territoires



DANIÈLE CANTIN
Sous-ministre adjointe de la Direction générale des
services à la gestion et de la surveillance des marchés



CHANTAL GINGRAS
Sous-ministre adjointe de la Direction générale adjointe
de la planification et de la coordination territoriale

- couvrent l'ensemble des interventions importantes du Ministère ;
- fournissent de l'information sur les exigences législatives et gouvernementales ;
- sont fiables et exacts.

Les membres de la direction approuvent le présent rapport annuel de gestion. De plus, la Direction de l'audit interne et de l'évaluation de programmes a évalué le caractère plausible et cohérent des résultats, renseignements et explications présentés dans le rapport annuel de gestion, et a produit un rapport de validation.

À notre avis, l'information contenue dans ce document ainsi que les contrôles y afférant sont fiables et correspondent à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2014.

Les membres de la direction,



ANNE-MARIE LECLERC
Sous-ministre adjointe de la Direction générale
des infrastructures et des technologies



ANDRÉ MELOCHE
Sous-ministre adjoint de la Direction générale
du transport collectif, des politiques et de la sécurité



GINETTE SYLVAIN
Sous-ministre adjointe de la Direction générale
adjointe des projets stratégiques

LE RAPPORT DE VALIDATION DE LA DIRECTION DE L'AUDIT INTERNE ET DE L'ÉVALUATION DE PROGRAMMES

Madame la Sous-Ministre,

Nous avons examiné les résultats et les renseignements présentés dans le *Rapport annuel de gestion 2013-2014 – Ministère des Transports* pour l'exercice terminé le 31 mars 2014. Ces résultats et ces renseignements découlent des enjeux, des orientations et des objectifs du *Plan stratégique 2013-2015*, du *Plan annuel de gestion des dépenses 2013-2014* et du *Plan d'action de développement durable 2009-2015*, des engagements de la *Déclaration de services aux citoyens* ainsi que des exigences législatives et gouvernementales.

La responsabilité de l'exactitude, de l'exhaustivité et de la fiabilité de l'information contenue dans le *Rapport annuel de gestion 2013-2014 – Ministère des Transports* incombe à la direction du Ministère. Notre responsabilité consiste à exprimer un avis sur le caractère plausible des résultats, des renseignements et des explications fournis ainsi que sur la cohérence de l'information en nous basant sur les travaux réalisés au cours de notre examen.

Notre examen a été fondé sur les Normes internationales pour la pratique professionnelle de l'audit interne. Nos travaux ont consisté essentiellement à obtenir des renseignements et des pièces justificatives, ainsi qu'à appliquer des procédures analytiques et des contrôles arithmétiques. Notre examen ne visait pas à vérifier les systèmes de compilation, ni à évaluer le contrôle interne, ni à effectuer des sondages. Un examen ne constitue pas un audit et, par conséquent, nous n'exprimons pas une opinion d'audit sur l'information contenue dans le présent rapport.

Au terme de notre examen, nous concluons que les résultats, les renseignements et les explications présentés dans le *Rapport annuel de gestion 2013-2014 – Ministère des Transports* paraissent plausibles et cohérents.

La directrice de l'audit interne
et de l'évaluation de programmes


LOUISE BOILY

Québec, septembre 2014

LE CONTEXTE ET LES FAITS SAILLANTS

DES SYSTÈMES DE TRANSPORT EFFICACES, DIVERSIFIÉS ET INTÉGRÉS QUI CONTRIBUENT À LA MOBILITÉ DURABLE DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES ET À LA COMPÉTITIVITÉ DE L'ÉCONOMIE

En 2013-2014, le Ministère a poursuivi son soutien à la modernisation et à l'intégration des systèmes de transport, en plus de favoriser leur utilisation efficace dans une optique de développement durable. Pour ce faire, il a entre autres veillé à favoriser une utilisation accrue des transports collectif, alternatif et adapté, à maintenir l'état optimal et l'utilisation sécuritaire des actifs routiers, à soutenir la complémentarité et l'efficacité des modes de transport des marchandises, à contribuer à l'accessibilité et à la vitalité des régions, ainsi qu'à offrir des renseignements facilitant les déplacements partout au Québec.

En 2013, l'achalandage du transport collectif a continué de croître dans l'ensemble du Québec. Par ses actions et son soutien financier, le Ministère a notamment contribué à l'augmentation de l'offre de services en transport en commun, au développement et au renouvellement de ces infrastructures et équipements, ainsi qu'à la mise en place de diverses mesures incitatives à l'utilisation du transport collectif. À cet égard, on peut souligner le déploiement de voies réservées et d'autres mesures préférentielles pour autobus dans l'ensemble du Québec. Par sa contribution financière, le Ministère a aussi favorisé la hausse de l'achalandage du transport adapté. La mise en œuvre de la Stratégie nationale de mobilité durable, déposée en février 2014, devrait aussi permettre au Ministère de poursuivre les efforts afin d'accentuer l'achalandage du transport collectif.

Par ailleurs, les investissements réalisés sur le réseau routier en 2013-2014 ont contribué à améliorer de façon considérable la qualité et la sécurité des infrastructures qui sont à la disposition des usagers de la route. Ils ont également contribué à la relance économique du Québec et de ses régions en assurant le maintien ou la création de nombreux emplois. Ainsi, en 2013, la proportion de chaussées et de structures en bon état sur l'ensemble du réseau a poursuivi sa progression. Dans les deux cas, il s'agit des meilleurs résultats observés depuis 1999. Du côté des ponts du réseau municipal gérés par le Ministère, le pourcentage de structures qui ne nécessitent aucune intervention avant 5 ans atteint 50,4 % en 2013, soit une hausse de plus de 11,8 points de pourcentage depuis la reprise en charge de ces infrastructures par le Ministère en janvier 2008.

Quant aux chantiers réalisés en 2013-2014 à l'échelle du Québec, y inclus notamment ceux d'une vingtaine de projets routiers majeurs (de plus de 50 millions de dollars), ils ont constitué un apport de premier plan à l'accessibilité et à la vitalité des régions du Québec.

Par la mise en œuvre de ses différents programmes, le Ministère a aussi soutenu financièrement la pérennité des dessertes aériennes et maritimes des régions éloignées et isolées.

Diverses activités ont également visé à poursuivre l'aménagement et à assurer l'entretien de pistes récréotouristiques dans l'ensemble des régions du Québec, dont la Route verte et les sentiers durables de véhicules hors route.

L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS, LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET L'ADAPTATION AUX IMPACTS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Dans la foulée de la Stratégie d'électrification des transports, le Ministère a participé à l'étude de plusieurs projets majeurs d'électrification des transports collectifs, soit la possible intégration d'un système de train léger sur rail dans le cadre du remplacement du pont Champlain. En outre, le Ministère a soutenu financièrement la réalisation du projet de démonstration Cité mobilité de la Société de transport de Montréal, qui vise à évaluer trois autobus entièrement électriques recourant à une nouvelle technologie de recharge. Il a également contribué à la mise en œuvre de la mesure visant à électrifier les taxis au Québec. Le Centre de gestion de l'équipement roulant a également poursuivi diverses mesures visant l'électrification progressive du parc de véhicules des ministères et organismes publics.

Ensuite, la contribution du Ministère au Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques s'est traduite par la mise en œuvre de huit programmes en 2013-2014. Le soutien financier du Ministère a notamment permis d'accroître l'offre de services de transport en commun, de favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif en région, de développer et entretenir les infrastructures municipales de transport actif (ex. voies cyclables et piétonnes) et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le Ministère a notamment subventionné l'utilisation d'équipements et de technologies visant à améliorer l'efficacité énergétique dans le transport routier des marchandises.

Par ailleurs, dans le cadre de la Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques 2013-2020, deux chaires de recherche ont poursuivi leurs activités avec le soutien du Ministère. Ce dernier a aussi permis de compléter quatre projets de recherche liés à l'adaptation aux changements climatiques.

DES ACTIONS CONCRÈTES EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le Plan d'action de développement durable du Ministère a été révisé et prolongé jusqu'au 31 mars 2015. Au 31 mars 2014, 25 des 35 cibles fixées pour 2013-2014 ou antérieurement avaient été atteintes. Parmi les principaux résultats 2013-2014 spécifiques à ce Plan, notons :

- l'adoption de la Directive pour la prise en compte des principes de développement durable dans les actions structurantes menées par le Ministère ;
- la mise en œuvre de près de 95 % des actions prévues au plan d'action annuel mettant en œuvre la Politique ministérielle sur le transport routier des marchandises 2009-2014 ;
- la mise en œuvre du Plan de gestion de la sécurité des aéroports gérés par le Ministère ;
- l'adoption d'un système de gestion environnementale contribuant aux dispositions de la Politique pour un gouvernement écoresponsable ;
- l'élaboration d'une orientation sur l'intégration de l'art aux infrastructures du Ministère.

LA POURSUITE DE L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le bilan routier s'est encore une fois amélioré en 2013, avec une diminution de 22 décès et de 228 blessés graves. Au chapitre des décès, la moyenne triennale a diminué de 12 % par rapport à celle de 2009 à 2011, bien que l'on déplore toujours 399 décès sur les routes du Québec en 2013. Il s'agit néanmoins du plus bas nombre enregistré depuis les 20 dernières années. Le nombre de blessés graves est aussi en baisse, avec 1 727 victimes en 2013, soit une réduction de plus de 12 % de la moyenne triennale par rapport à celle de 2009 à 2011.

Assurer la sécurité en zone de travaux est un défi de taille puisque les entraves exposent les conducteurs et les travailleurs à divers risques d'accidents. Conscient de cette situation, le Ministère travaille sur plusieurs plans afin d'améliorer la sécurité de tous. En 2013, on dénombre 31 accidents mortels ou avec blessés graves survenus à l'approche ou en zone de chantiers et impliquant au moins un usager de la route. Il s'agit d'une baisse de 35 % de la moyenne biennale par rapport à celle de 2011 à 2012.

La contribution du Ministère à l'amélioration du bilan routier s'est traduite par plusieurs actions, dont des investissements pour rendre ses infrastructures routières plus sûres. Des efforts ont notamment été consacrés à des projets qui incluent la correction de sites à potentiel d'amélioration. Diverses mesures ayant une efficacité reconnue pour améliorer la sécurité ont aussi été réalisées sur les routes du Québec, soit la correction de l'orniérage, l'asphaltage des accotements, l'installation et le remplacement de glissières de sécurité, le remplacement d'extrémités de glissières, l'implantation de bandes rugueuses, la petite signalisation et le marquage, dont le taux de présence sur les routes au printemps a atteint 93 %.

Afin de s'assurer que l'entretien hivernal des routes du réseau du Ministère respecte les exigences de qualité qui assurent des déplacements sécuritaires et fonctionnels, le Ministère a poursuivi l'encadrement du déneigement qui est effectué par les entrepreneurs ou les municipalités.

De plus, afin de soutenir l'amélioration de la sécurité des usagers de la route, le Ministère a poursuivi ses démarches visant le déploiement progressif des radars photo et des appareils de surveillance aux feux rouges.

UNE CAPACITÉ ORGANISATIONNELLE RENFORCÉE ET DE SAINES PRATIQUES DE GESTION AFIN D'OFFRIR DES SERVICES DE QUALITÉ AU MEILLEUR COÛT

En tant que plus important donneur d'ouvrage du gouvernement, et de concert avec le Secrétariat du Conseil du trésor, le Ministère a poursuivi la mise en place de diverses mesures visant à renforcer son expertise et le contrôle des coûts des projets, dans le respect des règles et procédures en vigueur.

D'une part, afin de se doter du savoir-faire de pointe en matière de travaux publics, le Ministère a intensifié ses efforts d'embauche, surtout auprès des ingénieurs et des techniciens des travaux publics, ce qui lui a permis d'affecter un plus grand nombre d'employés à la mise en œuvre des actions pour lutter contre la collusion et la corruption.

D'autre part, avec la collaboration de l'Unité permanente anticorruption, le Ministère a élaboré une formation offerte en continu sur la protection de l'intégrité des contrats

publics. En 2013-2014, des sessions de formation ont été données à des participants directement concernés par la gestion des contrats. À celles-ci, s'ajoutent la formation à l'éthique ainsi que les activités de formation associées à l'expertise de l'ensemble du personnel du Ministère.

Les ressources supplémentaires du Ministère, les activités de formation qui ont été réalisées ainsi que la formation de divers pôles d'expertise ont contribué à hausser la proportion des travaux réalisés par des ressources internes, entre autres en matière de surveillance et de vérification des travaux d'inspection réalisés par des firmes de génie-conseil. Par ailleurs, toujours dans l'optique de renforcer le contrôle des coûts et de la qualité des travaux, le Ministère s'est doté d'une démarche de gestion de projets basée sur une approche reconnue à l'échelle internationale (celle du Project Management Institute) et adaptée au contexte des projets routiers. Ainsi, en 2013-2014, des projets routiers ont été réalisés selon cette démarche ministérielle.

Enfin, l'un des objectifs stratégiques du Ministère est d'offrir aux citoyens de toutes les régions des renseignements qui facilitent les déplacements, notamment afin de contribuer à atténuer la congestion routière. La satisfaction des citoyens à l'égard de l'information diffusée représente une priorité pour le Ministère. Selon un sondage réalisé à l'hiver 2014, les usagers du service Québec 511 Info Transports semblent généralement très satisfaits des services offerts. En outre, les engagements de la Déclaration de services aux citoyens sont mis en application dans l'ensemble des unités du Ministère afin d'offrir des services accessibles et de grande qualité, et ce, de manière courtoise, diligente et confidentielle. Le Ministère s'assure de diffuser une information pertinente et à jour sur ses produits et services, non seulement au moyen du service Québec 511 Info Transports et de son site Web, mais aussi par les brochures et les dépliants qu'il met à la disposition du public.



PARTIE 1

LA PRÉSENTATION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

PARTIE 1

LA PRÉSENTATION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

1.1 LA MISSION

Le Ministère¹ a pour mission d'assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec.

Le Ministère agit comme un acteur de premier plan dans l'organisation des systèmes de transport au Québec. Il s'appuie sur une collaboration étroite avec ses partenaires pour optimiser les efforts de tous dans le respect des responsabilités de chacun. Il s'engage à effectuer une gestion compétente, rigoureuse, innovatrice et transparente des réseaux dont il a la responsabilité directe. Il est soucieux d'offrir des systèmes de transport efficaces et accessibles à la population et aux entreprises.

Plus précisément, le Ministère élabore et propose au gouvernement des politiques relatives aux services, aux réseaux et aux systèmes de transport. Ces dernières se concrétisent par les activités suivantes :

- la planification, la conception et la réalisation des travaux de construction, d'amélioration, de réfection, d'entretien et d'exploitation du réseau routier et des autres infrastructures de transport qui relèvent de sa responsabilité ;
- le soutien technique et financier aux municipalités relativement à l'entretien, à la réfection et à l'amélioration du réseau routier local ;
- le soutien aux systèmes de transport des personnes, notamment le transport en commun en milieu urbain, le transport adapté ainsi que le transport maritime et aérien dans les régions ;
- le développement et la mise en œuvre de programmes de sécurité en transport ;
- le soutien au transport des marchandises, en favorisant l'intermodalité et l'utilisation des différents modes de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien).

1. Le lecteur est invité à consulter le site Web du Ministère au www.mtq.gouv.qc.ca qui fournit l'ensemble de l'information concernant l'organisation.

1.2 LA CLIENTÈLE ET LES PARTENAIRES

La clientèle du Ministère comprend toute personne ou toute entreprise susceptible d'utiliser les systèmes de transport, à titre d'utilisateur du réseau routier ou des réseaux maritime, aérien et ferroviaire, plus particulièrement lorsque la gestion de ces réseaux relève du gouvernement du Québec, ou encore à titre d'utilisateur de véhicules hors route.

Le Ministère compte sur l'appui, la collaboration et l'engagement de nombreux partenaires publics et privés pour offrir à la population et aux entreprises des systèmes de transport appropriés et fonctionnels. À cet égard, il maintient des liens étroits avec les ministères et organismes du gouvernement du Québec, avec les organismes publics de transport, avec les conseils intermunicipaux de transport, ainsi qu'avec les organismes municipaux et intermunicipaux de transport. Il travaille aussi en collaboration avec les municipalités, les municipalités régionales de comté, les communautés métropolitaines, les conférences régionales des élus, les communautés autochtones et les organismes qui les représentent, ainsi qu'avec le gouvernement du Canada et les organismes qui relèvent directement ou indirectement de sa responsabilité. Enfin, le Ministère entretient des relations avec les gouvernements des autres États, provinces et territoires, les universités et les centres de recherche, notamment, de même qu'avec les associations ou les entreprises de services de transport.

1.3 L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE

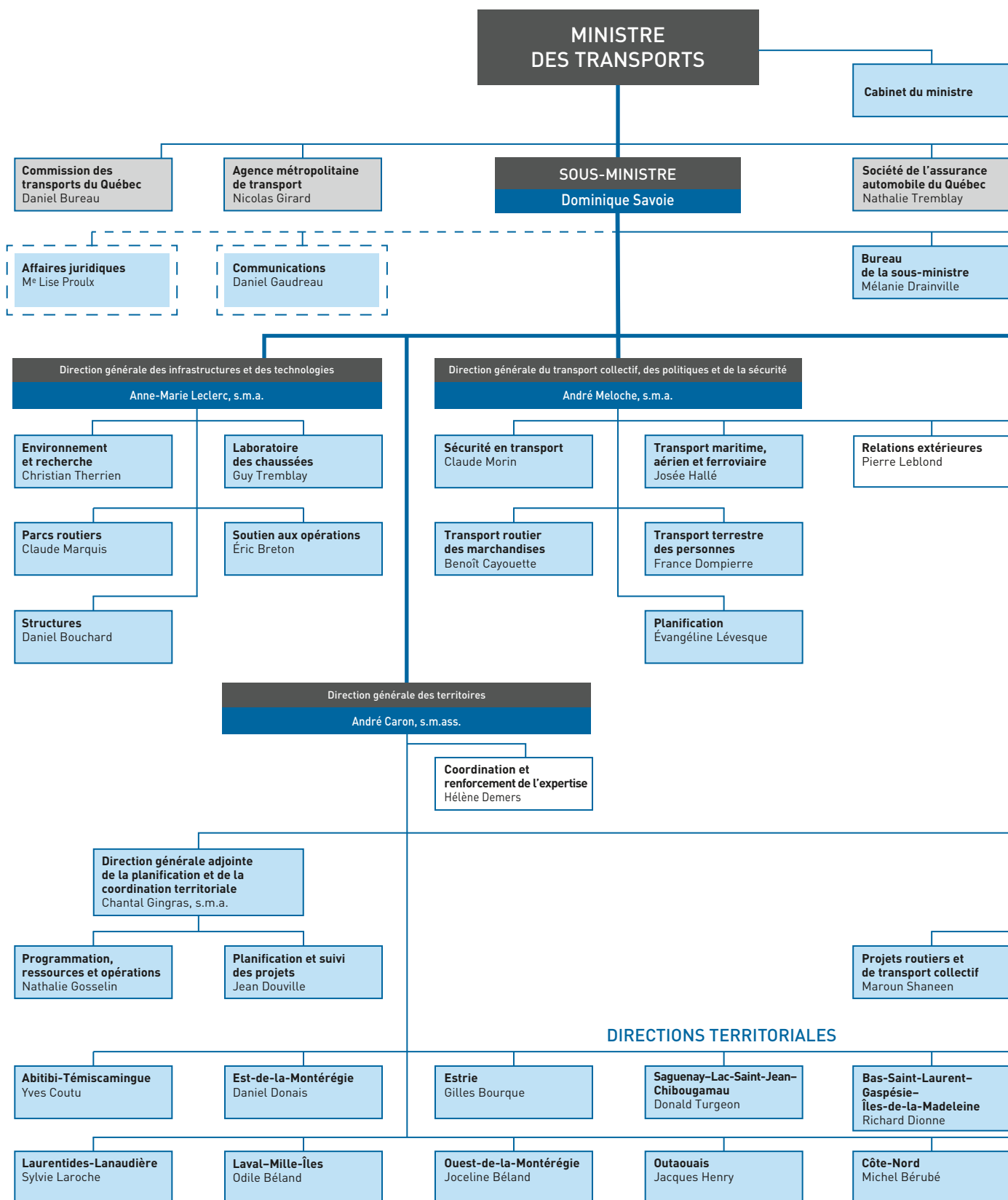
Le personnel du Ministère est réparti dans les cinq unités administratives² suivantes :

- le Bureau de la sous-ministre ;
- la Direction générale des territoires ;
- la Direction générale du transport collectif, des politiques et de la sécurité ;
- la Direction générale des infrastructures et des technologies ;
- la Direction générale des services à la gestion et de la surveillance des marchés.

Le Ministère compte aussi une unité autonome de service, soit le Centre de gestion de l'équipement roulant.

La Société de l'assurance automobile du Québec, la Société des traversiers du Québec, la Commission des transports du Québec et l'Agence métropolitaine de transport relèvent directement du ministre des Transports. Ces organismes présentent leur propre rapport annuel.

2. Le lecteur peut également consulter l'organigramme du Ministère présenté aux pages suivantes.



LÉGENDE :

Organisme public

Direction

Service

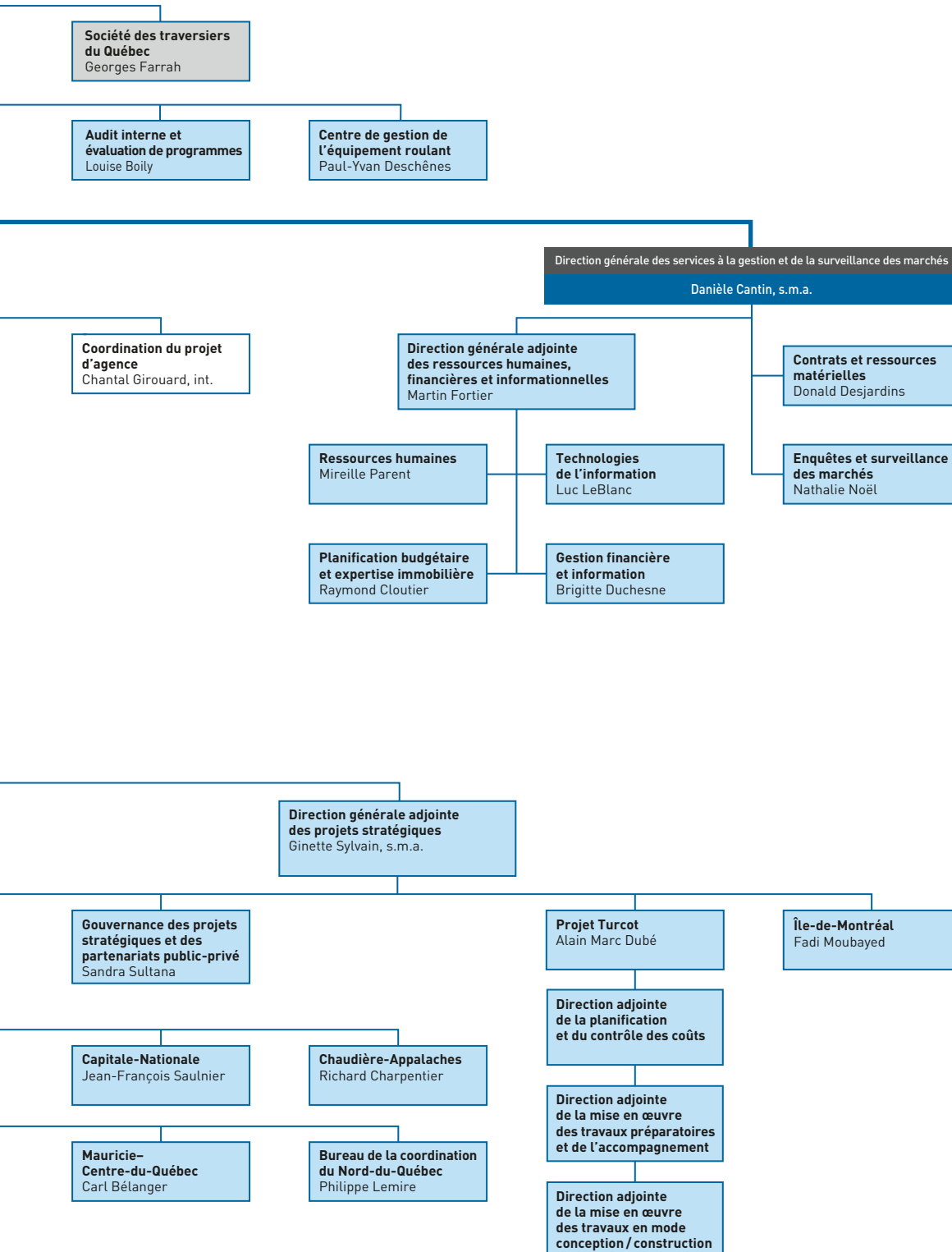
Unité dont une partie du personnel relève du ministère de la Justice ou du ministère du Conseil exécutif.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

ORGANIGRAMME AU 31 MARS 2014

25

PARTIE 1
LA PRÉSENTATION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS





PARTIE 2

LES RESSOURCES

PARTIE 2

LES RESSOURCES

2.1 LES RESSOURCES HUMAINES



■ Le Ministère peut compter sur la compétence et les habiletés de ses employés pour offrir des services de qualité à la population.

Le Ministère peut compter sur un important effectif régulier³ et occasionnel composé d'employés qui mettent leurs compétences et leurs habiletés au service de la population québécoise. L'effectif régulier moyen en poste au Ministère au cours de l'année 2013-2014 s'élevait à 4 671 employés, soit 37,8 % de femmes et 62,2 % d'hommes. Du côté des employés occasionnels, l'effectif compte 1 673 personnes, dont 20,3 % de femmes et 79,7 % d'hommes.

Une section réservée du rapport annuel présente la reddition de comptes du Centre de gestion de l'équipement roulant. Le lecteur est invité à consulter cette partie pour prendre connaissance des données 2013-2014 relatives aux ressources humaines de cette unité autonome de service⁴.

3. Lorsqu'il est utilisé avec les mots « personnel », « effectif » ou « employé », l'adjectif « régulier » désigne le personnel permanent et temporaire.

4. L'effectif du Centre de gestion de l'équipement roulant est exclu des données présentées dans cette partie du rapport alors qu'il était inclus en 2012-2013.

EFFECTIF MOYEN PAR TERRITOIRE DE TRAVAIL

TERRITOIRE DE TRAVAIL	2012-2013			2013-2014		
	RÉGULIER	OCCASIONNEL ^a	TOTAL	RÉGULIER	OCCASIONNEL ^a	TOTAL
Abitibi-Témiscamingue	168	98	266	169	105	274
Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	311	218	529	346	216	562
Bureaux centraux de Québec	1 250	125	1 375	1 335	118	1 453
Bureaux centraux de Montréal	104	16	120	178	17	195
Capitale-Nationale	320	100	420	327	96	423
Chaudière-Appalaches	277	107	384	287	106	393
Côte-Nord	173	91	264	190	86	276
Estrie	174	76	250	189	77	266
Est-de-la-Montérégie	203	104	307	211	111	322
Île-de-Montréal	284	137	421	284	139	423
Laurentides-Lanaudière	211	117	328	226	121	347
Laval-Mille-Îles	130	63	193	141	66	207
Mauricie-Centre-du-Québec	213	144	357	219	135	354
Ouest-de-la-Montérégie	211	83	294	224	86	310
Outaouais	141	91	232	144	95	239
Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau	188	98	286	201	99	300
TOTAL	4 358	1 668	6 026	4 671	1 673	6 344

EFFECTIF MOYEN PAR CATÉGORIE D'EMPLOI

CATÉGORIE D'EMPLOI	EFFECTIF 2012-2013			EFFECTIF 2013-2014			VARIATION (%)
	RÉGULIER	OCCASIONNEL ^a	TOTAL	RÉGULIER	OCCASIONNEL ^a	TOTAL	
Personnel d'encadrement	294	0	294	293	0	293	-0,3
Professionnels	820	75	895	912	58	970	8,4
Ingénieurs	634	15	649	746	13	759	16,9
Techniciens des travaux publics	835	79	914	904	74	978	7,0
Personnel de soutien et technique	1 038	307	1 345	1 078	326	1 404	4,4
Ouvriers	737	1 192	1 929	738	1 202	1 940	0,6
TOTAL	4 358	1 668	6 026	4 671	1 673	6 344	5,3

Source des tableaux : Système automatisé de la gestion de l'information sur le personnel.

a Cette donnée correspond au nombre moyen de personnes ayant occupé un emploi occasionnel au cours de l'année, excluant les stagiaires et les étudiants. Elle inclut les 999 employés saisonniers en 2013-2014 (975 en 2012-2013) qui figurent sur des listes de rappel et qui ont été rappelés durant l'année.

L'AJOUT D'EFFECTIF SUR UN HORIZON DE CINQ ANS

Le 18 octobre 2011, le Conseil du trésor a autorisé, à compter de l'exercice 2012-2013, l'ajout graduel d'un maximum de 970 équivalents temps complet afin de soutenir le Ministère dans sa volonté de rehausser son expertise, de prévenir et de détecter la collusion, et de rendre imputables les entreprises avec lesquelles il est engagé sur une base contractuelle. Du 1^{er} avril 2013 au 31 mars 2014, le Ministère a procédé à l'affectation de 309 employés dans le contexte de la mise en œuvre des actions concertées pour renforcer la lutte contre la collusion et la corruption. Ainsi, l'affectation cumulative depuis le 1^{er} avril 2012 est de 462 employés.

L'OPTIMISATION DE LA PERFORMANCE DE L'ORGANISATION

Afin d'optimiser sa performance dans un contexte de lutte contre la collusion et la corruption, le Ministère a, par l'entremise de son équipe interne de spécialistes en matière d'optimisation des processus et d'amélioration continue, mis à contribution, en 2013-2014, plus de 150 employés dans la réalisation d'une dizaine de projets d'amélioration visant les processus administratifs clés.

LA FORMATION ET LE PERFECTIONNEMENT DU PERSONNEL

Le Ministère a investi 5,8 millions de dollars en activités de formation et de perfectionnement au cours de l'exercice 2013-2014. Ce montant inclut les coûts des ressources externes, les frais de déplacement et de séjour des employés ainsi que les salaires. Le bilan de la formation totalise 20 401 jours-personnes, ce qui représente une moyenne de 3,2 jours de formation par employé.

La hausse de plus d'un million de dollars des frais de formation et de perfectionnement est tributaire de l'objectif 3.2 du Plan stratégique qui vise le renforcement de la capacité organisationnelle par la formation et la hausse du nombre d'employés. Le lecteur est invité à consulter la section du rapport traitant de ces sujets.

Le Ministère continue de répondre aux exigences de la Loi favorisant le développement et la reconnaissance des compétences de la main-d'œuvre. De plus, il donne la priorité au maintien des activités de formation en lien avec sa mission, de même qu'en génie. Les tableaux suivants présentent les ressources financières consacrées à la formation du personnel et les jours-personnes par catégorie d'emploi.

SOMMES CONSACRÉES À LA FORMATION ET AU PERFECTIONNEMENT SELON LE DOMAINE D'EXPERTISE^a

DOMAINE D'EXPERTISE	2012-2013 (\$)	2013-2014 (\$)
Administration ^b	534 818	1 023 680
Informatique et bureautique	605 827	601 349
Transports	512 622	387 220
Génie	1 503 911	1 748 098
Formation à la tâche du personnel ouvrier	223 352	484 763
Santé et sécurité au travail	532 029	551 288
Communication	222 582	193 405
Habiletés de gestion	518 513	643 828
Autres (égalité en emploi, retraite, sécurité civile)	58 149	133 182
TOTAL	4 711 803	5 766 813

a Les coûts de formation excluent ceux engagés pour les étudiants et les stagiaires.

b Cette catégorie inclut notamment les activités de formation associées à la protection de l'intégrité des contrats publics.

ACTIVITÉS DE FORMATION ET DE PERFECTIONNEMENT PAR CATÉGORIE D'EMPLOI

CATÉGORIE D'EMPLOI	EFFECTIF MOYEN		COÛT DE LA FORMATION (\$)		MOYENNE DE JOURS FORMATION PAR PERSONNE	
	2012-2013	2013-2014	2012-2013	2013-2014	2012-2013	2013-2014
Personnel d'encadrement	294	293	548 232	613 505	3,9	4,3
Professionnels	895	970	876 911	1 063 631	2,7	3,0
Ingénieurs	649	759	1 385 944	1 631 546	5,9	6,6
Techniciens des travaux publics	914	978	860 173	1 042 624	3,9	4,5
Personnel de soutien et technique	1 345	1 404	533 224	620 497	1,6	1,9
Ouvriers	1 929	1 940	507 319	795 010	1,5	2,1
TOTAL	6 026	6 344	4 711 803	5 766 813	2,7	3,2

NOMBRE DE DÉPARTS À LA RETRAITE PAR TERRITOIRE DE TRAVAIL, PERSONNEL RÉGULIER

TERRITOIRE DE TRAVAIL	2012-2013	2013-2014
Abitibi-Témiscamingue	5	12
Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	16	15
Bureaux centraux Québec	50	51
Bureaux centraux Montréal	8	6
Capitale-Nationale	27	12
Chaudière-Appalaches	22	10
Côte-Nord	7	7
Estrie	14	6
Est-de-la-Montérégie	16	10
Île-de-Montréal	7	10
Laurentides-Lanaudière	20	14
Laval-Mille-Îles	15	6
Mauricie-Centre-du-Québec	11	11
Ouest-de-la-Montérégie	10	9
Ontario	7	11
Saguenay-Lac-St-Jean-Chibougamau	5	9
TOTAL	240	199

NOMBRE DE DÉPARTS À LA RETRAITE PAR CATÉGORIE D'EMPLOI, PERSONNEL RÉGULIER

CATÉGORIE	2012-2013	2013-2014
Personnel d'encadrement	22	17
Ingénieurs	12	10
Professionnels	35	37
Techniciens des travaux publics	40	30
Personnel de soutien et technique	62	58
Ouvriers	69	47
TOTAL	240	199

En 2013-2014, le nombre de départs à la retraite correspond à 3,9 % de l'effectif, soit 199 départs pour 5 046 employés réguliers (effectif en poste au 31 mars 2014). Il s'agit d'une diminution de 17 % par rapport à l'exercice précédent.

LES BONIS AU RENDEMENT ACCORDÉS AU PERSONNEL D'ENCADREMENT EN 2013-2014

Le Ministère n'a versé aucun boni au rendement en 2013-2014.

2.2 LES RESSOURCES FINANCIÈRES

LES BUDGETS ET LES PROGRAMMES

Le budget de dépenses du Ministère couvre les dépenses courantes et la portion imputable à l'exercice en cours des investissements à long terme (amortissement). Pour l'exercice 2013-2014, il a été établi à 709,4 millions

de dollars. Quant au budget d'investissements, qui permet d'acquérir divers biens dont la durée de vie s'étend sur plusieurs années (principalement des infrastructures autres que routières ainsi que des équipements et systèmes informatiques capitalisables), il totalise 80,8 millions de dollars. Ces sommes sont réparties entre les deux programmes courants de la façon suivante :

BUDGET, DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS DU MINISTÈRE

	BUDGET ^a (000 \$) 2013-2014	MONTANTS RÉELS (000 \$) 2013-2014 ^b	MONTANTS RÉELS (000 \$) 2012-2013	MONTANTS RÉELS (000 \$) 2011-2012
PROGRAMMES COURANTS				
Budget de dépenses				
01 – Infrastructures et systèmes de transport	628 362,8	630 383,6	625 185,2	648 810,8
01 – Transport terrestre	514 838,1	508 088,4	502 519,7	528 192,5
02 – Transport maritime	94 132,6	95 274,5	96 052,5	91 258,3
03 – Transport aérien	7 005,1	14 986,8	14 326,4	17 381,8
04 – Commission des transports du Québec	12 387,0	12 033,9	12 286,6	11 978,2
02 – Administration et services corporatifs	81 048,3	78 061,2	88 306,8	95 750,5
01 – Direction	9 128,1	8 940,8	8 837,4	8 559,1
02 – Services administratifs	64 426,3	62 739,2	66 693,5	72 834,2
03 – Planification et recherche-développement	7 493,9	6 381,2	12 775,9	14 357,2
BUDGET DE DÉPENSES TOTAL	709 411,1	708 444,8	713 492,0	744 561,3
Budget d'investissements				
01 – Infrastructures et systèmes de transport	72 167,8	23 421,6	40 315,2	33 093,4
01 – Transport terrestre	18 178,2	6 181,6	9 896,3	6 686,8
02 – Transport maritime	6 214,3	108,1	878,8	187,8
03 – Transport aérien	47 329,3	16 931,9	28 573,8	23 281,3
04 – Commission des transports du Québec	446,0	200,0	966,3	2 937,5
02 – Administration et services corporatifs	8 643,2	5 835,2	5 265,1	5 370,6
01 – Direction	31,5	15,5	0,1	11,4
02 – Services administratifs	8 569,8	5 804,3	5 263,7	5 352,0
03 – Planification et recherche-développement	41,9	15,4	1,3	7,2
BUDGET D'INVESTISSEMENTS TOTAL	80 811,0	29 256,8	45 580,3	38 464,0
TOTAL POUR LES PROGRAMMES COURANTS	790 222,1	737 701,6	759 072,3	783 025,3

a Comprend les sommes inscrites au Livre des crédits et le report de crédits de l'exercice précédent.

b Données financières préliminaires au 18 juin 2014.

Notons que la Commission des transports du Québec, dont le budget est inclus dans celui du Ministère (programme 01, élément 04), présente un rapport annuel de gestion distinct.

LES PROGRAMMES SPÉCIAUX

Pour l'exercice 2013-2014, le Ministère n'a disposé d'aucune somme pour la mise en place de programmes spéciaux.

LE FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE – SECTEUR TRAVAUX ROUTIERS

Pour l'exercice financier 2013-2014, le Ministère a reçu l'autorisation de réaliser, par l'entremise du Fonds des réseaux de transport terrestre, des investissements de 2 528,7 millions de dollars sur le réseau routier. Des

contributions de 84,4 millions de dollars se sont ajoutées en cours d'exercice, ce qui porte les investissements totaux autorisés à 2 613,1 millions de dollars. Les résultats finaux font état d'investissements totaux de 2 346,6 millions de dollars en incluant les contributions des partenaires.

DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS DU FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE – SECTEUR TRAVAUX ROUTIERS

	MONTANTS RÉELS (000 \$) 2013-2014 ^a	MONTANTS RÉELS (000 \$) 2012-2013	MONTANTS RÉELS (000 \$) 2011-2012
Axes routiers			
Axe 1 – Conservation des chaussées	471 225,3	708 540,8	783 296,1
Travaux	422 140,1	657 495,3	733 172,7
Soutien technique	10 077,6	13 426,6	17 371,3
Masse salariale	31 355,6	29 615,9	25 789,9
Dépenses administratives	7 248,5	6 684,5	6 081,7
Frais de financement	403,5	1 318,5	880,5
Axe 2 – Conservation des structures	693 552,6	847 372,3	802 271,8
Travaux	659 460,2	818 984,8	773 216,9
Soutien technique	6 933,3	7 232,4	9 922,3
Masse salariale	21 572,3	15 953,0	14 730,9
Dépenses administratives	4 986,9	3 600,7	3 473,8
Frais de financement	599,9	1 601,4	927,9
Axe 3 – Amélioration du réseau routier	441 333,5	475 932,3	437 941,1
Travaux	368 060,2	422 383,4	389 911,2
Soutien technique	15 088,7	14 211,7	16 769,6
Masse salariale	46 947,3	31 347,7	24 896,6
Dépenses administratives	10 852,9	7 075,4	5 871,0
Frais de financement	384,4	914,1	492,7
Axe 4 – Développement du réseau routier	597 834,2	1 204 956,2	1 464 682,2
Travaux	573 541,1	1 182 177,1	1 436 590,7
Soutien technique	4 935,4	5 769,6	9 627,4
Masse salariale	15 356,2	12 726,2	14 293,2
Dépenses administratives	3 549,9	2 872,4	3 370,5
Frais de financement	451,6	1 410,9	800,4
SOUS-TOTAL POUR LES AXES ROUTIERS	2 203 945,6	3 236 801,6	3 488 191,2

DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS DU FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE –
SECTEUR TRAVAUX ROUTIERS (suite)

	MONTANTS RÉELS (000 \$) 2013-2014 ^a	MONTANTS RÉELS (000 \$) 2012-2013	MONTANTS RÉELS (000 \$) 2011-2012
Planification et frais généraux			
Masse salariale	82 184,1	67 901,6	62 376,0
Études et planification	28 033,7	24 681,6	42 514,4
Développement des technologies de l'information	13 467,0	9 912,2	9 343,8
Dépenses administratives	18 998,7	15 325,8	14 709,2
SOUS-TOTAL PLANIFICATION ET FRAIS GÉNÉRAUX	142 683,5	117 821,2	128 943,4
TOTAL FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE – SECTEUR TRAVAUX ROUTIERS	2 346 629,1	3 354 622,8	3 617 134,6
CAPITALISÉ (AXES ROUTIERS)	2 110 067,1	3 181 241,6	3 448 463,2
FONCTIONNEMENT (AXES ROUTIERS, PLANIFICATION ET FRAIS GÉNÉRAUX)	236 562,0	173 381,2	168 671,4

a Données financières préliminaires au 22 juillet 2014.

Les coûts de ces investissements sont financés à même les revenus provenant des droits sur les permis de conduire et sur les immatriculations, des taxes sur les carburants et des partenariats public-privé⁵.

5. Pour obtenir plus de détails, le lecteur est invité à consulter la section 4.5 du présent rapport concernant la Politique de financement des services publics.

LE FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE – AUTRES SECTEURS

Par ailleurs, les activités d'entretien des routes visant leur maintien en état, l'aide au transport collectif, les activités des parcs routiers, l'aide aux municipalités dans le cadre des

contributions des automobilistes au transport en commun et l'aide pour les réseaux de véhicules hors route ont été intégrées au Fonds des réseaux de transport terrestre. Le tableau suivant présente les sommes affectées à ces diverses activités.

DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS DU FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE – AUTRES SECTEURS

	MONTANTS RÉELS (000 \$) 2013-2014 ^a	MONTANTS RÉELS (000 \$) 2012-2013	MONTANTS RÉELS (000 \$) 2011-2012
Secteurs d'activité			
Entretien du réseau routier	433 141,4	332 242,4	322 417,1
Entretien courant et périodique	216 857,2	159 430,0	119 926,0
Gestion des corridors et monitoring	2 142,9	622,5	623,5
Aide à l'amélioration du réseau municipal	30 764,8	29 770,4	29 238,1
Aide à l'entretien du réseau municipal	43 157,0	8 162,4	43 188,8
Aide aux passages à niveau	1 791,0	1 561,0	1 568,7
Aide à l'entretien des routes d'accès	3 151,4	2 522,9	2 354,8
Recherche et développement	375,0	–	–
Masse salariale	103 795,2	101 016,8	97 092,0
Dépenses administratives	31 106,9	29 156,4	28 425,2
Transport en commun	439 399,3	380 162,2	342 231,5
Aide aux infrastructures	390 592,8	350 879,5	313 583,3
Aide aux déplacements	43 883,4	25 910,4	25 456,0
Masse salariale	3 788,8	2 617,0	2 470,5
Dépenses administratives	1 134,3	755,3	721,7
Parcs routiers	8 433,4	9 944,7	12 597,3
Partenariats public-privé	5 877,7	7 336,0	10 266,1
Mode conventionnel	1 650,1	1 601,4	1 751,5
Villages-relais	338,2	468,6	102,7
Masse salariale	567,4	538,7	477,0
Contribution des automobilistes au transport en commun	81 351,8	79 241,0	79 155,2
Véhicules hors route	17 252,4	12 765,1	12 549,4
Aide aux clubs et fédérations de motoneigistes	7 296,1	6 191,3	5 989,2
Aide aux clubs et fédérations de véhicules tout-terrain	6 898,7	5 809,4	5 921,8
Aide aux infrastructures de sentiers (véhicules hors route)	2 307,7	–	–
Aide à la protection de la faune (véhicules hors route)	–	–	–
Masse salariale	550,0	523,4	494,1
Communications	35,2	–	–
Dépenses administratives	164,7	241,0	144,3
TOTAL FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE – AUTRES SECTEURS	979 578,3	814 355,4	768 950,5

a Données financières préliminaires au 22 juillet 2014.

Ces activités sont financées elles aussi par les revenus provenant des droits d'immatriculation, des taxes sur les carburants et des partenariats public-privé, mais aussi par les contributions des automobilistes au transport en commun et

les contributions des propriétaires de véhicules hors route pour l'aide aux réseaux de motoneiges et de véhicules tout-terrain.

LE FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE – ÉTAT DES RÉSULTATS

REVENUS ET DÉPENSES DU FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE

	2013-2014 ^a (000 \$)	2012-2013 (000 \$)	2011-2012 (000 \$)
Revenus			
Droits et permis	940 102,7	914 459,3	848 736,7
Droits d'immatriculation ^b	751 546,4	730 178,2	674 379,4
Conducteurs et chauffeurs	92 485,5	89 635,6	86 305,7
Contribution des automobilistes au transport en commun	80 903,5	79 025,1	78 645,5
Véhicules hors route	15 167,3	15 620,4	9 406,1
Taxe sur les carburants	2 192 932,2	2 030 600,0	1 948 449,7
Contributions – gouvernement du Québec ^c	(15 296,1)	(13 434,6)	13 028,9
Contributions – gouvernement du Canada	99 398,2	112 140,9	77 187,1
Contributions – Autres partenaires	7 454,7	10 843,4	2 938,5
Partenariat routier	75 397,7	41 258,3	24 487,3
Parcs routiers	2 403,9	5 457,6	2 229,8
Autres revenus	13 438,8	7 894,1	11 416,6
TOTAL – REVENUS	3 315 832,1	3 109 219,0	2 928 474,6
Dépenses			
Réseau routier			
Rémunération	188 388,3	169 850,0	159 461,1
Amortissement	985 026,3	914 516,5	858 364,5
Fonctionnement	345 693,8	266 001,1	243 456,4
Créances douteuses	21,5	(1,1)	(6,3)
Subventions	79 195,3	42 016,6	76 163,4
Service de la dette	687 602,2	660 374,6	606 820,2
SOUS-TOTAL	2 285 927,4	2 052 757,7	1 944 259,3
Transport en commun			
Rémunération	3 788,8	2 617,0	2 470,5
Amortissement	271,5	202,6	304,7
Fonctionnement	875,9	590,7	597,5
Subventions	434 476,1	376 789,9	339 006,4
SOUS-TOTAL	439 412,3	380 200,2	342 379,1

a Les données reflètent la version préliminaire des états financiers du 22 juillet 2014.

b Excluant les revenus sur les droits d'immatriculation pour les véhicules hors route et la portion des revenus des droits perçus par la Société de l'assurance automobile du Québec pour financer le contrôle routier ainsi qu'une partie des dépenses relatives à la gestion de l'accès au réseau routier.

c Ce poste reflète la variation de la provision pour le passif environnemental.

REVENUS ET DÉPENSES DU FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE (suite)

	2013-2014 (000 \$)	2012-2013 (000 \$)	2011-2012 (000 \$)
Dépenses			
Contribution des automobilistes au transport en commun			
Subventions	81 351,8	79 241,0	79 155,2
Parcs routiers			
Rémunération	567,4	538,7	477,0
Amortissement	2 021,1	1 904,4	1 671,2
Fonctionnement	4 206,5	3 050,8	2 979,2
Subventions	209,1	171,2	102,7
Service de la dette	1 414,2	1 279,9	1 348,0
SOUS-TOTAL	8 418,3	6 945,0	6 578,1
Infrastructures en partenariat			
Rémunération	734,8	1 389,0	1 442,9
Amortissement	57 206,7	19 961,5	11 195,0
Fonctionnement	40 995,7	19 764,7	4 289,4
Créances douteuses	7 269,8	–	–
Service de la dette	61 358,0	31 661,8	20 077,0
SOUS-TOTAL	167 565,0	72 777,0	37 004,3
Véhicules hors route			
Rémunération	550,0	523,4	494,1
Amortissement	39,4	40,8	60,9
Fonctionnement	162,3	208,1	112,9
Subventions	16 502,5	12 000,6	11 911,0
SOUS-TOTAL	17 254,2	12 772,9	12 578,9
TOTAL – DÉPENSES	2 999 929,0	2 604 693,8	2 421 954,9
Surplus de l'exercice	315 903,1	504 525,2	506 519,7
SURPLUS ACCUMULÉ	2 089 225,9	1 773 322,8	1 268 797,6

Les données de 2012-2013 ont été redressées pour présenter les chiffres finaux (données préliminaires au rapport annuel de l'exercice précédent). Les données de 2011-2012 ont été redressées pour tenir compte de l'application des nouvelles normes comptables du secteur public stipulées dans le chapitre SP3410 concernant les paiements de transfert.

LE FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Fonds de la sécurité routière a été constitué en vertu du paragraphe 1.1 de l'article 12.30 de la Loi sur le ministère des Transports. Il est affecté exclusivement au financement de mesures ou de programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route. Le Fonds a été constitué le 3 septembre 2008 avec l'introduction du projet pilote d'utilisation de radars photographiques et de systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges. Le tableau suivant présente les budgets, dépenses et investissements des trois derniers exercices.

BUDGET, DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS DU FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

	BUDGET (000 \$) 2013-2014	MONTANTS RÉELS (000 \$) 2013-2014	ÉCART BUDGET MOINS RÉELS (000 \$) 2013-2014	MONTANTS RÉELS (000 \$) 2012-2013	MONTANTS RÉELS (000 \$) 2011-2012
Budget des dépenses					
Coordination et mise en œuvre	2 747,1	1 142,1	(1 605,0)	1 048,9	522,7
Centre de traitement de la preuve	4 453,3	2 058,8	(2 394,5)	1 974,8	1 971,8
Ministère de la Justice et Directeur des poursuites criminelles et pénales	4 822,6	2 539,8	(2 282,8)	2 075,1	3 108,1
Exploitation et entretien des équipements et des sites	2 533,8	1 647,3	(886,5)	1 291,6	1 325,9
BUDGET DE DÉPENSES TOTAL	14 556,8	7 388,0	(7 168,8)	6 390,4	6 928,5
Budget d'investissements					
Acquisition de nouveaux équipements	3 141,2	214,0	(2 927,2)	3,8	10,3
		–		–	–
TOTAL	17 698,0	7 602,0	(10 096,0)	6 394,2	6 938,8

Le tableau précédent montre une différence de près de 50 % entre les prévisions de dépenses et d'investissements pour l'année 2013-2014 et les dépenses réelles. Ces écarts s'expliquent par le fait qu'en 2013, le Fonds de la sécurité routière prévoyait faire l'acquisition de 37 nouveaux appareils et que la majorité de ceux-ci devaient être mis en service au cours de l'année 2013-2014. Des dépenses d'acquisition, d'installation et d'exploitation de ces nouveaux équipements ont été planifiées, ainsi que des dépenses accrues d'opération (relatives au traitement de la preuve, au Bureau des

infractions et amendes, à l'administration de la justice et au Directeur des poursuites criminelles et pénales) liées à l'augmentation anticipée du nombre de constats d'infraction délivrés. Compte tenu de la décision du ministre des Transports et de ses partenaires d'annuler l'appel d'offres public pour l'acquisition des nouveaux appareils de contrôle automatisés, ces dépenses ne se sont pas concrétisées⁶.

6. À ce sujet, le lecteur est invité à consulter également la partie 3 du présent rapport sous l'indicateur suivant : Nombre d'appareils de contrôle automatisé en fonction.

LE PLAN ANNUEL DE GESTION DES DÉPENSES 2013-2014

Les choix budgétaires pour l'exercice 2013-2014 sont présentés selon les trois orientations du Plan stratégique 2013-2015 du Ministère.

ORIENTATION 1 SOUTENIR DES SYSTÈMES DE TRANSPORT EFFICACES, DIVERSIFIÉS ET INTÉGRÉS

OBJECTIF 1.1

Accroître l'utilisation des transports collectif et alternatif

Afin d'accroître l'utilisation des transports collectif et alternatif, des investissements considérables ont servi au maintien, à l'amélioration et au développement des services de transport collectif.

- En 2013-2014, le Conseil du trésor a autorisé une enveloppe d'investissement de 838,4 millions de dollars pour les immobilisations en transport collectif. Ce montant représente la portion des investissements à la charge du Ministère. La plus grande partie de cette somme est consacrée au maintien des infrastructures de transport collectif. Ces investissements sont effectués dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes et sont intégrés au Plan québécois des infrastructures. De plus, des dépenses de 386,5 millions, provenant du Fonds des réseaux de transport terrestre ont été affectées à l'aide aux immobilisations dans le transport collectif des personnes, en remboursement de services de la dette. Vient s'ajouter une somme de 63,6 millions de dollars provenant de la Société de financement des infrastructures locales du Québec, qui a été engagée pour les immobilisations dans le transport en commun dans le cadre de l'entente concernant le transfert de la taxe fédérale sur l'essence. De cette somme, 26,6 millions de dollars proviennent de la contribution du Québec et 37 millions, du gouvernement fédéral.

- En 2013-2014, 149,2 millions de dollars, en provenance du Fonds vert et 16,6 millions de dollars du Fonds des réseaux de transport terrestre, ont été versés ou réservés pour le financement de programmes visant l'amélioration des services de transport collectif et alternatif. De ces montants, une somme de 8,6 millions a été octroyée pour soutenir le transport collectif régional. De plus, une somme de 142,2 millions visait l'aide à l'exploitation des services de transport collectif, y compris 79,7 millions, pour le transport adapté aux personnes handicapées.
- Par ailleurs, les sociétés de transport en commun ainsi que l'Agence métropolitaine de transport ont continué de bénéficier de revenus annuels provenant de sources dédiées, soit 81,4 millions à même les droits d'immatriculation de 30 dollars perçus des automobilistes résidant sur leur territoire.

OBJECTIF 1.2

Maintenir les infrastructures routières en bon état

Comme prévu dans le Plan québécois des infrastructures, des investissements considérables ont servi à la modernisation, à la réfection et à la préservation des infrastructures routières afin d'en assurer la pérennité et d'en réduire le déficit d'entretien cumulé.

- Des investissements de 470,7 millions de dollars⁷, auxquels s'ajoutent des contributions des partenaires de 0,5 million, ont été consacrés à la conservation de quelque 1 750 km de chaussées, y compris la réfection des systèmes de drainage.
- Les structures du réseau supérieur nécessitent une attention particulière. Ainsi, une somme de 575,7 millions de dollars⁸ a été investie à leur conservation (à laquelle s'ajoutent des contributions des partenaires de 4,4 millions).

7. Ces montants excluent les coûts de planification et les frais généraux, qui totalisent 142,7 millions de dollars, non répartis entre les axes du Fonds des réseaux de transport terrestre.

8. *Ibid.*

- De plus, 113,4 millions de dollars⁹ ont été investis dans la réfection des ponts du réseau routier municipal, qui ont été repris en charge par le Ministère en janvier 2008 (à ces sommes s'ajoutent des contributions des partenaires de 0,1 million).
- Par ailleurs, l'aide technique et financière au milieu local pour l'entretien et l'amélioration du réseau routier ainsi que pour la réfection des ouvrages d'art municipaux a totalisé 117,8 millions de dollars, notamment par la mise en œuvre des trois principaux programmes d'aide à la voirie locale du Ministère.

OBJECTIF 1.3

Soutenir la complémentarité et l'efficacité des modes de transport des marchandises

Des dépenses de 4,7 millions de dollars ont été engagées pour les projets intermodaux et l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier, maritime et ferroviaire de marchandises, afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

OBJECTIF 1.4

Contribuer à l'accessibilité et à la vitalité des régions

Afin de contribuer à l'accessibilité et à la vitalité des régions, le Ministère a réalisé des investissements substantiels visant notamment à préserver le bon état et la fluidité des corridors de transport donnant accès aux régions et aux municipalités, à assurer la pérennité des dessertes aériennes et maritimes existantes ainsi qu'à soutenir le développement de pistes récréotouristiques.

- Des investissements totalisant 513,0 millions de dollars¹⁰ ont été consacrés au développement du réseau routier afin d'améliorer l'efficacité et la sécurité des déplacements sur les grands corridors internationaux et interrégionaux par des travaux majeurs sur certaines routes et autoroutes et ce, dans toutes les régions du Québec. À cette somme s'ajoutent les contributions des partenaires privés et publics de 1,5 et 83,3 millions de dollars respectivement.

- Des investissements de 113,9 millions de dollars ont visé le maintien des services de transports aérien et maritime des régions éloignées ou isolées, incluant la subvention à la Société des traversiers du Québec. Les sommes consacrées à l'amélioration des installations aéroportuaires au Nunavik ont pour leur part représenté 15,2 millions.
- Des dépenses de 21,3 millions de dollars ont aussi visé des projets d'entretien et d'aménagement de pistes récréotouristiques, notamment pour l'exploitation et le parachèvement du réseau cyclable de la Route verte, le développement de nouvelles voies cyclables municipales et la mise en place des sentiers durables de véhicules hors route.
- En 2013-2014, les programmes d'aide pour les véhicules hors route ont été financés par les contributions des propriétaires de véhicules hors route à hauteur de 15,2 millions de dollars. Les contributions ont été versées au Fonds des réseaux de transport terrestre.

OBJECTIF 1.5

Offrir aux citoyens de toutes les régions des renseignements qui facilitent les déplacements

Des investissements de 26,6 millions de dollars ont été consacrés au développement et à l'amélioration des systèmes d'information ministériels. Ils ont notamment soutenu la mise à jour, en temps réel, d'une information pertinente et facilement accessible sur les conditions de circulation et les options de déplacements disponibles diffusée par Québec 511 Info Transports.

OBJECTIF 1.6

Soutenir l'électrification des transports

En 2013-2014, le Ministère a poursuivi ses efforts en vue de soutenir l'électrification des transports au Québec par diverses interventions. Notamment, 214 équipements (5 véhicules à propulsion hybride électrique ainsi que 209 systèmes électriques auxiliaires) ont été subventionnés par le Fonds vert pour une somme totale de près de 0,4 million de dollars.

9. Ces montants excluent les coûts de planification et les frais généraux, qui totalisent 142,7 millions de dollars, non répartis entre les axes du Fonds des réseaux de transport terrestre.

10. *Ibid.*

OBJECTIF 1.7

Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'adaptation aux impacts des changements climatiques en transport

- Des subventions de 168,6 millions de dollars ont été versées ou réservées à même le Fonds vert dans le cadre de programmes visant l'amélioration des services de transport collectif et la réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment dans le transport des marchandises. S'y ajoutent des dépenses, tel que mentionné précédemment, de 142,2 millions de dollars pour l'aide à l'exploitation des services de transport collectif, y inclus le transport adapté aux personnes handicapées.
- Une somme de près de 0,9 million de dollars provenant du Fonds vert a servi à réaliser des activités de recherche et des évaluations liées aux conséquences des changements climatiques et à l'adaptation des infrastructures de transport à ces derniers.

ORIENTATION 2

ASSURER AUX USAGERS DES SYSTÈMES DE TRANSPORT SÉCURITAIRES

Afin de poursuivre les importants progrès du bilan routier qui ont été observés au cours des dernières années, le Ministère a de nouveau renforcé ses interventions et ses investissements, en collaboration avec ses partenaires, afin de permettre au Québec de se tailler une place parmi les leaders mondiaux en sécurité routière. Le Ministère intervient également de diverses façons pour veiller à la sécurité des cyclistes, des adeptes de véhicules hors route ainsi que dans les transports maritime, aérien et ferroviaire, en plus d'assurer la gestion de situations d'urgence ayant des répercussions sur les réseaux de transport.

OBJECTIF 2.1

Contribuer à améliorer le bilan routier

- Des investissements de 441,3 millions de dollars¹¹ ont été consacrés à l'amélioration des chaussées et des structures du réseau routier supérieur, notamment sur le plan de la sécurité. L'objectif est de contribuer à améliorer la sécurité des usagers et la fonctionnalité des infrastructures routières sous la responsabilité du Ministère. Ces montants ont notamment permis de réaliser des projets s'inscrivant dans les catégories suivantes : reconstruction, réaménagement, courbes, pentes, gabarit-profil type, intersections, passages à niveau, échangeurs, gestion de circulation, signalisation, éclairage et abords de route.
- Le Ministère a aussi alloué 777,3 millions de dollars pour l'exploitation des infrastructures, dont 433,1 millions de dollars proviennent du Fonds des réseaux de transport terrestre. Il poursuit ainsi l'objectif d'assurer un entretien de qualité des routes sous sa responsabilité par des interventions qui ont une incidence sur la pérennité et la sécurité du réseau. Les activités d'exploitation comprennent l'entretien hivernal, l'entretien courant et périodique réalisé en été (par exemple : marquage, correction de l'orniérage, mise en forme et asphaltage des accotements, installation et remplacement des glissières de sécurité, bandes rugueuses, petite signalisation et mesures de réduction des collisions avec la grande faune), de même que les activités de surveillance du réseau et de gestion des corridors routiers. La prise en compte des besoins des cyclistes dans les projets routiers du Ministère contribue par ailleurs à améliorer leur sécurité.

ASSURER LA SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS MARITIME, AÉRIEN ET FERROVIAIRE

En plus de voir à l'application des réglementations fédérales relatives à la sécurité dans les transports maritime, aérien et ferroviaire, le Ministère voit également à l'entretien des aéroports, des quais et des autres infrastructures sous sa gestion, afin de maintenir l'accessibilité et la sécurité des services existants. Les budgets d'exploitation de ces infrastructures ont représenté 26,8 millions de dollars en 2013-2014, dont 1,3 million de dollars pour la gestion et l'exploitation du Chemin de fer de Québec Central,

11. Ces montants excluent les coûts de planification et les frais généraux, qui totalisent 142,7 millions de dollars, non répartis entre les axes du Fonds des réseaux de transport terrestre.

16,5 millions à la Société du chemin de fer de la Gaspésie et 2,0 millions dans le cadre de l'entente Canada-Québec sur la réhabilitation des chemins de fer d'intérêt local. Les investissements contribuant à l'accessibilité et à la vitalité des régions afin d'assurer la pérennité des dessertes aériennes et maritimes qui ont été mentionnés précédemment ont également des impacts sur la sécurité.

INTERVENIR EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ CIVILE

Par ailleurs, des dépenses de 2,3 millions de dollars ont été nécessaires pour assurer les interventions du Ministère conformément au Plan national de sécurité civile du gouvernement du Québec. Celles-ci ont visé à réduire la vulnérabilité de la communauté et à restaurer ses conditions de vie normales, lors d'événements majeurs qui ont touché les infrastructures de transport, dont l'accident ferroviaire de Lac-Mégantic, la fermeture du pont Dubuc, à Saguenay, et les feux de forêt sur la Côte-Nord.

ORIENTATION 3 ACCRÔÎTRE LA RIGUEUR, L'INTÉGRITÉ ET LA TRANSPARENCE AFIN D'OFFRIR AUX CITOYENS DES SERVICES DE QUALITÉ AU MEILLEUR COÛT

En s'inscrivant dans la continuité des mesures prises au cours des dernières années, un ensemble d'actions ont été mises de l'avant afin d'assurer l'intégrité, la transparence, la protection de l'intérêt public ainsi qu'une saine gestion des fonds publics. L'ensemble de ces mesures ont été réalisées à même les budgets de dépenses du Ministère (à ce sujet, voir la section 2.2).

OBJECTIF 3.1

Réviser la structure organisationnelle pour renforcer l'expertise de l'État et assurer une gestion transparente et efficace du réseau routier

Afin de poursuivre la révision de sa structure ministérielle, entreprise depuis 2011 pour réunir l'expertise requise, le Ministère a présenté un projet de loi sur la création d'une agence des transports en décembre 2013. Le déclenchement des élections en mars 2014 a eu pour effet de mettre un terme à tous les mandats de l'Assemblée nationale, y compris l'étude des projets de loi n'ayant pas été adoptés, dont celui sur l'Agence des infrastructures de transport du Québec.

OBJECTIF 3.2

Renforcer la capacité organisationnelle

- Les nouvelles ressources internes dont il s'est doté en 2013-2014, les activités de formation des ressources existantes et le développement de pôles d'expertise ont permis au Ministère de consolider, de renforcer et de développer sa capacité organisationnelle.
- Par ailleurs, une somme de 3,1 millions de dollars a été consacrée aux activités de recherche afin de maintenir l'expertise du personnel et de promouvoir les connaissances techniques et scientifiques en transport, en lien avec la mission du Ministère.

OBJECTIF 3.3

Optimiser les pratiques de gestion et renforcer le contrôle des coûts et de la qualité des travaux

Le renforcement de la capacité organisationnelle du Ministère s'est traduit par une intensification de la réalisation des activités internes de préparation et de surveillance des projets routiers ainsi que d'inspection des structures. Il a aussi soutenu la mise en œuvre de la démarche ministérielle de gestion de projets routiers basée sur une approche reconnue à l'échelle internationale et, en collaboration avec le Secrétariat du Conseil du trésor, le renforcement de l'évaluation du rendement des fournisseurs.

LA GESTION ÉCORESPONSABLE

Les dépenses afférentes aux diverses approches de gestion écoresponsable du Ministère ont été assumées à même les budgets liés à ses différents projets (produits, services et activités) afin d'en atténuer les impacts sur l'environnement. Elles ont notamment permis de poursuivre l'implantation d'un système de gestion environnementale, l'utilisation de nouvelles approches, comme la gestion écologique de la végétation et la gestion environnementale des sels de voirie. Ces dépenses ont aussi permis de consolider différentes pratiques d'acquisitions écoresponsables, de mesures et d'activités contribuant à l'atteinte des objectifs nationaux de

gestion environnementale, de même que ses pratiques de réduction, réemploi, recyclage et valorisation des matières résiduelles lors de travaux routiers.

LES REVENUS

Pour l'exercice 2013-2014, les revenus du Ministère versés au Fonds consolidé du revenu se chiffrent à 40,8 millions de dollars comparativement à 39,6 millions pour l'année précédente. Le tableau suivant établit une comparaison des revenus ministériels pour les trois dernières années financières.

REVENUS DU MINISTÈRE^a

	2013-2014 (000 \$) ^b	2012-2013 (000 \$)	2011-2012 (000 \$)
Droits et permis	32 117,0	30 638,6	33 805,3
Droits d'immatriculation ^c	32 117,0	30 638,6	33 805,3
Revenus divers	802,5	380,1	(2 646,5)
Disposition de surplus	—	863,3	1 014,1
Vente de terrains et de bâtisses	296,1	(1 433,9)	(4 198,5)
Location de terrains et de bâtisses	255,8	729,9	295,3
Revenus divers (autres)	250,6	220,8	242,6
Intérêts et ristournes	(0,7)	6,1	4,6
Ristournes	(2,4)	3,1	1,7
Débiteurs	1,7	3,0	2,9
Amendes et confiscations	423,4	748,1	1 010,4
Alcofrein ^c	422,4	729,1	826,6
Amendes et confiscations (autres) ^d	1,0	19,0	183,8
Recouvrements	7 362,1	7 729,8	7 521,6
Dépenses sous forme d'indemnités ^e	(33,2)	(1,7)	(39,7)
Recouvrements (autres) ^f	7 395,3	7 731,5	7 561,3
Transferts du gouvernement du Canada	52,7	145,6	141,2
Entretien de chemins fédéraux	52,7	145,6	141,2
REVENUS TOTAUX	40 757,0	39 648,3	39 836,6

a L'ensemble de ces sommes est versé au Fonds consolidé du revenu.

b Données financières préliminaires au 18 juin 2014.

c Ces revenus sont perçus par la Société de l'assurance automobile du Québec pour le compte du Ministère.

d Il s'agit de sommes perçues en cas d'inexécution ou de non-respect de contrats et de frais facturés pour des chèques retournés.

e Ces dépenses comprennent la facturation des dommages causés à la propriété du Ministère.

f Les recouvrements découlent d'ajustements des dépenses pour des années antérieures.

Pour l'exercice 2013-2014, le Fonds des réseaux de transport terrestre a pour sa part enregistré des revenus de 3 315,8 millions de dollars provenant majoritairement de la taxe sur les carburants ainsi que des immatriculations et des

permis de conduire. Ces sommes sont conservées au Fonds des réseaux de transport terrestre et servent à couvrir les coûts du fonds. Le tableau de la page suivante en présente le détail.

REVENUS DU FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE

	2013-2014 ^a (000 \$)	2012-2013 (000 \$)	2011-2012 ^b (000 \$)
Droits et permis	940 102,7	914 459,3	848 736,7
Droits d'immatriculation	751 546,4	730 178,2	674 379,4
Conducteurs et chauffeurs	92 485,5	89 635,6	86 305,7
Contribution des automobilistes au transport en commun	80 903,5	79 025,1	78 645,5
Véhicules hors route	15 167,3	15 620,4	9 406,1
Taxe sur les carburants	2 192 932,2	2 030 600,0	1 948 449,7
Contribution – Gouvernement du Québec	(15 296,1)	(13 434,6)	13 028,9
Contribution – Gouvernement du Canada	99 398,2	112 140,9	77 187,1
Contribution – Autres partenaires	7 454,7	10 843,4	2 938,5
Partenariat routier	75 397,7	41 258,3	24 487,3
Parcs routiers	2 403,9	5 457,6	2 229,8
Autres revenus	13 438,8	7 894,1	11 416,6
REVENUS TOTAUX	3 315 832,1	3 109 219,0	2 928 474,6

a Les données reflètent la version préliminaire des états financiers du 22 juillet 2014.

b Les données de 2011-2012 ont été redressées pour tenir compte de l'application des nouvelles normes comptables du secteur public stipulées au chapitre SP3410 concernant les paiements de transfert.

Pour l'exercice 2013-2014, le Fonds de la sécurité routière a enregistré des revenus de 15,4 millions de dollars provenant principalement de l'émission des constats d'infraction et des frais administratifs afférents (frais d'émission des constats, frais de cour et frais d'exécution). Le tableau suivant en présente le détail.

REVENUS DU FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

	2013-2014 (000 \$)	2012-2013 (000 \$)	2011-2012 (000 \$)
Constats d'infraction	10 668,2	6 819,7	5 180,9
Frais d'émission, de cour et d'exécution	4 683,1	3 413,9	2 959,0
Revenus d'intérêts	54,0	26,4	18,4
REVENUS TOTAUX	15 405,3	10 260,0	8 158,3

Pour l'année 2013-2014, on observe une augmentation de près de 50 % des revenus du Fonds comparativement à l'année précédente. Cet écart s'explique essentiellement par un nombre accru d'infractions détectées au moyen de radars photo mobiles sur des chantiers routiers. En 2012-2013, 14 913 constats ont été signifiés, pour une valeur estimée des contraventions de 4 millions de dollars.

En 2013-2014, 37 276 constats ont été signifiés, pour une valeur estimée de 9,4 millions de dollars, soit une différence de 5,4 millions de dollars. Depuis 2011, au Québec, les montants des amendes sont doublés lorsque les infractions sont commises sur des chantiers routiers.

MESURES DE RÉDUCTION DE DÉPENSES

Les plans de réduction de dépenses du Fonds des réseaux de transport terrestre et du Fonds de la sécurité routière, dont le gouvernement a pris acte en 2011, prévoient les mesures suivantes :

- une réduction graduelle des dépenses de fonctionnement de nature administrative devant atteindre au moins 10 % au terme de l'exercice débutant en 2013 ;
- une réduction de 25 % des dépenses de publicité, de formation et de déplacement dès l'exercice débutant en 2010 ;
- pour les fonds spéciaux, une réduction de l'équivalent de 1 % de la masse salariale dès l'exercice financier débutant en 2010. Cette réduction devra être récurrente et augmentée du même montant à chaque exercice, jusqu'à l'exercice débutant en 2013. Le Fonds des réseaux de transport terrestre a été exempté de cette mesure à partir de l'exercice 2011-2012.

Les résultats attendus de ces mesures et les résultats atteints après la quatrième année d'application sont les suivants :

MESURES DE RÉDUCTION DE DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER DÉBUTANT EN 2013 – FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE

	CIBLE DE RÉDUCTION À LA FIN DE L'EXERCICE 2013-2014 (000 \$)	RÉDUCTION RÉALISÉE POUR L'EXERCICE 2013-2014 (000 \$)
Dépenses de fonctionnement de nature administrative	1 291,6	2 934,9
Dépenses de publicité, formation et déplacement	1 098,6	1 759,3

MESURES DE RÉDUCTION DE DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER DÉBUTANT EN 2013 – FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

	CIBLE DE RÉDUCTION À LA FIN DE L'EXERCICE 2013-2014 ^b (000 \$)	RÉDUCTION RÉALISÉE POUR L'EXERCICE 2013-2014 (000 \$)
Dépenses de fonctionnement de nature administrative	60,6	244,5
Dépenses de publicité, formation et déplacement	–	–
Rémunération	12,4	(112,0) ^a

a Devant l'ampleur du travail, notamment pour les préparatifs liés au déploiement de nouveaux appareils de contrôle automatisés, des ressources internes supplémentaires ont été ajoutées.

b La cible totale (73,0) a été largement atteinte.

2.3 LES RESSOURCES INFORMATIONNELLES

Les ressources informationnelles constituent un des moyens privilégiés du Ministère pour soutenir sa mission, ses orientations stratégiques et son modèle d'affaires. Elles contribuent de manière considérable aux activités ministérielles et appuient la mise en œuvre des initiatives gouvernementales.

Pour 2013-2014, le budget s'élevait à 71,2 millions de dollars, tandis que les dépenses et investissements réels ont été de 70 millions de dollars.

DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS PRÉVUS ET RÉELS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES POUR 2013-2014

	DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS PRÉVUS (000 \$)	DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS RÉELS (000 \$)	ÉCART (000 \$)	EXPLICATION SOMMAIRE DES ÉCARTS
Total des activités d'encadrement	4 133,3	3 160,4	(972,9)	L'écart s'explique par le recours à un nombre moins élevé de ressources en encadrement que celui prévu initialement. De plus, le pourcentage utilisé pour le calcul des avantages sociaux est inférieur à celui qui a été prévu.
Total des activités de continuité	55 801,1	58 495,3	2 694,2	Plus de travaux que prévu ont été réalisés en activités de continuité, entre autres pour l'amélioration de systèmes informatiques existants.
Total des projets	11 245,7	8 313,9	(2 931,8)	Le calendrier de réalisation de certains projets s'est échelonné sur une plus longue période que celle planifiée initialement. De plus, le coût des projets s'est parfois révélé inférieur à celui anticipé.
TOTAL	71 180,1	69 969,6	(1 210,5)	

LES PRINCIPAUX DOSSIERS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES¹²

En matière de ressources informationnelles, le Ministère a réalisé de multiples travaux visant notamment l'amélioration continue de la qualité des services aux citoyens et aux entreprises. Plusieurs grands dossiers ont été amorcés, poursuivis ou terminés pendant l'année.

La contribution au gouvernement en ligne

→ Fin de la mise en place d'un site Web sur la gestion environnementale des sels de voirie, afin d'adopter les meilleures pratiques tout en assurant la sécurité routière et le maintien efficace de la circulation des personnes et des biens.

- Ressources financières utilisées : 126 000 \$
- Pourcentage d'avancement : 100 %

→ Modernisation du *Répertoire des dispositifs de signalisation routière permettant à la clientèle de télécharger les images et les devis techniques relatifs à la fabrication des dispositifs*.

- Ressources financières utilisées : 34 000 \$
- Pourcentage d'avancement : 100 %

→ Amélioration du site Web Québec 511 en ce qui a trait à l'information concernant les itinéraires de déplacement.

- Itinéraire avec toute l'information : entraves, conditions, services, etc.
- Itinéraire sur Web mobile
- Diffusion de l'information sur le Québec 511

- Ressources financières utilisées : 70 000 \$
- Pourcentage d'avancement : 60 %

L'exploitation efficiente des réseaux de transport

→ Modernisation du Centre intégré de gestion de la circulation de Montréal par l'automatisation, la télésurveillance, l'affichage, l'enregistrement et la diffusion d'information.

- Ressources financières utilisées : 413 000 \$
- Pourcentage d'avancement : 65 %

→ Ajustements apportés au module de planification stratégique afin de mieux soutenir les directions territoriales du Ministère dans la préparation de la programmation des travaux sur les structures.

- Ressources financières utilisées : 37 000 \$
- Pourcentage d'avancement : 40 %

→ Amélioration du système d'inspection des ponceaux visant à faciliter la gestion des fiches d'inspection, à offrir des fonctionnalités de transferts de données vers d'autres systèmes ministériels et à fournir, en temps réel, aux autorités concernées un état des ponceaux appartenant au Ministère. Ce projet permet d'offrir une application mobile intuitive et performante qui augmente l'efficacité opérationnelle des inspecteurs.

- Ressources financières utilisées : 184 000 \$
- Pourcentage d'avancement : 100 %

→ Le système de gestion des plans permet la consultation et la gestion des plans, des études et des documents importants requis dans la préparation et la réalisation d'un projet routier et dans l'exploitation des infrastructures routières. Afin d'assurer la qualité et la pérennité de l'information, des travaux d'amélioration sont requis afin de simplifier les fonctionnalités de recherche et d'inscription des plans, de créer un module pour la gestion de l'inventaire des droits fonciers et d'automatiser des liens intersystèmes.

- Ressources financières utilisées : 229 000 \$
- Pourcentage d'avancement : 100 %

L'optimisation des processus d'affaires

→ Bonification des outils et des mécanismes afin d'assurer la gestion sécuritaire de l'information liée à la gouvernance ou au soutien opérationnel.

- Ressources financières utilisées : 252 000 \$
- Pourcentage d'avancement : 100 %

→ Poursuite de la réalisation de travaux d'amélioration du système de préparation des bordereaux et des demandes de paiement afin de fournir une vision globale des coûts liés aux projets d'infrastructures, y inclus ceux liés aux réclamations.

- Ressources financières utilisées : 203 000 \$
- Pourcentage d'avancement : 60 %

12. Les coûts en ressources financières utilisées comprennent la rémunération du personnel, les services internes, les services externes, les acquisitions et la location de biens ainsi que les frais connexes.

→ Fin des travaux de la refonte du système de gestion de l'octroi des contrats afin de mieux accueillir les documents relatifs au processus d'octroi et d'assurer une uniformité dans la production des contrats.

- Ressources financières utilisées : 134 000 \$
- Pourcentage d'avancement : 100 %

→ Fin du développement d'un module pour la gestion des droits fonciers permettant de visualiser sur la carte du territoire québécois, les droits fonciers existants, de retracer et de consulter les feuillets de plans d'arpentage ainsi que les actes notariés à l'origine de ces droits fonciers détenus par le ministère des Transports.

- Ressources financières utilisées : 81 000 \$
- Pourcentage d'avancement : 100 %

La sécurité des transports

→ Poursuite de la réalisation de travaux pour regrouper l'ensemble des données relatives au réseau routier, permettant ainsi de poser des diagnostics en sécurité routière et de mieux cibler les interventions correctives requises. Les travaux visent à améliorer la sécurité routière et à réduire le nombre de décès et de blessés graves à la suite d'un accident de la route. Les deux projets suivants contribuent à la réalisation de cet objectif :

- Intégration des données apparaissant dans le rapport d'accident (véhicules, conducteurs, victimes).
 - Ressources financières utilisées : 174 000 \$
 - Pourcentage d'avancement : 98 %
- Mise en place d'outils et de fonctionnalités permettant d'exploiter les données informationnelles de façon géographique.
 - Ressources financières utilisées : 193 000 \$
 - Pourcentage d'avancement : 90 %

→ Développement d'un système de gestion des chaussées aéroportuaires qui permettra au Ministère, à partir de la cueillette des données techniques sur l'état des chaussées aéroportuaires, d'effectuer des choix d'intervention optimisés (entretien, réhabilitation ou reconstruction) dans le but d'accroître la sécurité du milieu aéroportuaire des 27 aéroports répartis dans 5 directions territoriales.

- Ressources financières utilisées : 94 000 \$
- Pourcentage d'avancement : 25 %

L'augmentation de l'efficacité des ressources informationnelles

→ Début de la mise à niveau des postes de travail intégrant la nouvelle version du système d'exploitation et de la nouvelle suite bureautique. Réalisation de l'ensemble des activités constituant un préalable ou une dépendance forte avec le projet de mise à niveau des postes de travail pour l'ensemble du Ministère (deux projets).

- Ressources financières utilisées : 2 778 000 \$ et 1 031 000 \$
- Pourcentage d'avancement : 50 % et 22 %

→ Modernisation des processus, mise à niveau d'équipements, acquisition et installation d'équipements d'emmagasiner de données par le Ministère afin de gérer efficacement la croissance du volume de données et l'utilisation plus fréquente de données massives et répondre aux besoins grandissants des différentes directions territoriales (trois projets).

- Ressources financières utilisées : 226 000 \$, 495 000 \$ et 141 000 \$
- Pourcentage d'avancement : 25 %, 99 % et 90 %

Des travaux d'entretien et d'amélioration ont également été réalisés sur plusieurs systèmes informatiques.

L'ACCESSIBILITÉ DU WEB

En mai 2011, le Conseil du trésor a adopté trois standards visant à accroître l'accessibilité du Web : site Web, document téléchargeable et contenu multimédia. Ces standards ont pour but de faciliter l'utilisation du Web par toute personne, handicapée ou non, et s'appliquent à l'ensemble des ministères et organismes.

En 2013-2014, le Ministère a poursuivi ses travaux pour répondre aux standards d'accessibilité. À ce sujet, mentionnons notamment :

- l'ajout d'une visionneuse d'images à la page d'accueil du site ministériel qui tient compte des grandes orientations définies par les standards ;
- l'ajout de métadonnées aux documents, de textes de remplacement sur les images, de sous-titres et de transcriptions textuelles sur les vidéos ;
- l'ajout de documents et de formulaires PDF accessibles ;
- l'amélioration des contenus, y compris des tableaux (simplification et structuration) ;

→ la prise en compte de l'accessibilité dans le développement de nouveaux sites, composantes et applications Web;

→ la vérification des contrastes de couleur.

Bien que le site ministériel ne soit pas totalement accessible en raison d'une refonte éventuelle, le Ministère offre un accompagnement personnalisé à toute personne qui en fait la demande. Celle-ci peut, par un simple appel téléphonique ou par courriel, adresser une requête au Ministère et recevoir l'appui nécessaire.

Par ailleurs, des formations ont été tenues en 2013-2014 afin de sensibiliser le personnel concerné par la diffusion de contenus accessibles sur le Web. Ces formations abordaient notamment :

→ la programmation et l'intégration;

→ la création de documents téléchargeables sous formats PDF et Word;

→ l'accessibilité du multimédia.

De plus, le Ministère a réalisé, en 2013-2014, les actions suivantes en lien avec l'implantation des standards d'accessibilité :

→ du soutien a été offert de la part de la Direction des communications lors du développement du site de l'agence des transports. Des audits ont par ailleurs été effectués par le personnel interne afin de valider certains éléments des autres sites du Ministère, particulièrement le site institutionnel et le site Bâisseurs recherchés;

→ des outils permettant d'assurer le respect des standards d'accessibilité ont été rédigés, notamment un aide-mémoire à l'intention des conseillers en communication du Ministère et un guide de création de documents sous format Word. Ces outils seront diffusés au personnel concerné en 2014-2015;

→ un modèle de page Web « Accessibilité », qui peut être adapté en fonction du site dans lequel la page est ajoutée, a été élaboré.



PARTIE 3

LES RÉSULTATS

PARTIE 3

LES RÉSULTATS

La présente partie fait état des résultats découlant des actions menées par le Ministère au cours de l'exercice financier 2013-2014 relativement à son Plan stratégique 2013-2015 (y compris les actions de la Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016, sous la responsabilité du Ministère), à son Plan d'action de développement durable 2009-2015 et à sa Déclaration de services aux citoyens.

Afin d'améliorer la clarté et la concision de ce rapport, le Ministère a choisi d'intégrer les sections portant sur le plan stratégique et sur le plan d'action de développement durable. Dans le but de préserver l'intégralité de la structure stratégique de chacun de ces plans, des tableaux sommaires décrivant l'ensemble des indicateurs et des résultats sont d'abord présentés de façon distincte dans les deux sections suivantes.

En vue d'établir l'association entre les éléments de reddition de comptes présentés au rapport et les documents d'orientation desquels ils découlent, le lecteur est invité à se référer à la légende qui suit :

PS

Plan stratégique 2013-2015

PADD

Plan d'action de développement durable 2009-2015

OVT

Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

3.1 LE SOMMAIRE DES RÉSULTATS DU PLAN STRATÉGIQUE

En février 2014, conformément à la Loi sur l'administration publique, le Ministère déposait son Plan stratégique 2013-2015 à l'Assemblée nationale.

Les choix stratégiques effectués par le Ministère se fondent sur les piliers de l'action gouvernementale et les priorités qui y sont associées, notamment en matière d'intégrité, de renforcement de l'expertise de l'État, de saine gestion des fonds publics, d'amélioration des services offerts aux citoyens, de redressement de l'équilibre budgétaire et de dynamisme économique, le tout dans un souci de développement durable et de contribution à la vitalité et à l'occupation des territoires.

Le Plan stratégique 2013-2015 s'appuie sur trois grandes orientations.

- Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés.
- Assurer aux usagers des systèmes de transport sécuritaires.
- Accroître la rigueur, l'intégrité et la transparence afin d'offrir aux citoyens des services de qualité au meilleur coût.

Le tableau suivant fait la synthèse des résultats du Plan stratégique 2013-2015 pour l'année financière 2013-2014.

ENJEU 1 : LA MOBILITÉ DURABLE DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

Orientation 1 : Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés

1^{er} axe d'intervention : Planification et gestion intégrées des transports

INDICATEURS	RÉSULTATS		CIBLES	PAGE
	2012-2013	2013-2014	2013-2014	
PS 1 Achalandage (millions de déplacements)				
• Transport collectif	597,6	604,4 ^{préliminaire}	À préciser avec la Stratégie nationale de mobilité durable	65
• Transport adapté	8,0	8,3 ^{préliminaire}		
PS 2 Âge moyen (ans)				
• Autobus	6,4	7,1	–	67
• Voitures de métro	40,4	41,5	–	
• Trains de banlieue	16,6	10,8	–	
PS 3 Mesures incitatives à l'utilisation du transport collectif				
• Voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus (km)	260 ^{préliminaire}	320 ^{préliminaire}	–	69
• Places de stationnement incitatif (nombre)	36 300 ^{préliminaire}	35 600 ^{préliminaire}	–	
PS 4 Proportion de chaussées du réseau routier supérieur en bon état selon l'indice de rugosité international (%)				
• Ensemble du réseau supérieur	78,4	79,0	78,4	71
• Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur	88,2	88,3	88,2	
• Hors réseau stratégique en soutien au commerce extérieur	74,5	75,3	74,5	
PS 5 Proportion des structures du réseau routier supérieur en bon état (%)	69,9	71,2	69,9	74

INDICATEURS	RÉSULTATS		CIBLES	PAGE
	2012-2013	2013-2014	2013-2014	
PS 6 Proportion des ponts sur le réseau municipal en bon état (%)	49,7	50,4	49,7	75
Valeur des subventions engagées pour les projets de transport des marchandises (M \$)				
• Ferroviaire	7,3	–	3 M \$ pour le Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal et 0,6 M \$ pour le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire	77
PS 7 • Maritime	3,6	–		
• Routier	6,1	4,7		
PS 8 État des projets routiers majeurs en cours de réalisation, par région	–	Voir la section correspondante	Mener à terme tous les projets annoncés, dans le respect des délais et des budgets	81
Desserte aérienne et maritime des régions éloignées ou isolées				
PS 9 • Indice d'accessibilité du Nord et des régions éloignées ou isolées par liaisons aériennes régulières	–	104	100	82
• Nombre d'escales annuelles de navires offrant un service subventionné	12	12	12	
PS 10 Taux de réalisation du réseau cyclable de la Route verte consolidée (%)	94	94	95	85
PS 11 Nombre de kilomètres de sentiers durables de véhicules hors route	Tracés proposés	Les travaux sont en cours pour la mise en place des réseaux de sentiers durables	–	86
PS 12 Taux de satisfaction des usagers du Québec 511 Info Transports (%)	94	93	95	87

2^e axe d'intervention : Électrification et changements climatiques

INDICATEURS	RÉSULTATS		CIBLES	PAGE
	2012-2013	2013-2014	2013-2014	
PS 13 Nombre et nature des projets d'électrification des transports • Taxis électriques, hybrides rechargeables et hybrides subventionnés • Véhicules électriques gouvernementaux en service • Emplacements de recharge déployés sur le corridor Montréal-Québec • Branchement à quai des navires de croisière (projets annoncés) • Équipements subventionnés en transport routier, maritime, aérien ou ferroviaire • Grands projets de transport collectif en planification	– – – – –	– 4 – – 214 –	– – – – –	89
PS 14 Réduction d'émissions de gaz à effet de serre en transport (kt) • Transports collectif et alternatif • Transport intermodal • Efficacité des transports maritime, ferroviaire et aérien • Efficacité énergétique et utilisation de carburant de remplacement en transport routier des marchandises • Réglementation rendant obligatoire l'activation des limiteurs de vitesse des camions à un maximum de 105 km/h	157 57 33 88 130	71 125 51 128 130	Cibles gouvernementales en élaboration dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques	91
PS 15 Nombre et nature des mesures d'adaptation aux impacts des changements climatiques • Soutien à la recherche en adaptation • Révision des critères de conception et des modes de gestion et d'entretien des infrastructures	1 chaire en activité –	2 chaires en activité et 4 projets terminés –	– –	94

Orientation 2 : Assurer aux usagers des systèmes de transport sécuritaires

1^{er} axe d'intervention : Sécurité routière

INDICATEURS		RÉSULTATS		CIBLES	PAGE
		2012-2013	2013-2014	2013-2014	
PS 16	Réduction de la moyenne triennale des décès et des blessés graves par rapport à la moyenne 2009-2011 (%)				105
	• Décès	-6	-12	-8	
	• Blessés graves	-4	-12	-8	
PS 17	Réduction de la moyenne biennale du nombre d'accidents mortels et graves en zones de travaux routiers par rapport à la moyenne 2011-2012 (%)	–	-35	-8	106
PS 18	Nombre de sites à potentiel d'amélioration corrigés	25	13	20/an en moyenne	106
PS 19	Nombre d'appareils de contrôle automatisé en fonction	15	15	32	107
PS 20	Taux de conformité de la présence du marquage sur les routes au printemps (%)	93	93	94	108
PS 21	Proportion des entrepreneurs en entretien hivernal répondant bien aux exigences chaque année (%)	92,3	89,7	100	108

ENJEU 2 : LA PERFORMANCE ORGANISATIONNELLE ET LA SAINE GESTION DES FONDS PUBLICS

Orientation 3 : Accroître la rigueur, l'intégrité et la transparence afin d'offrir aux citoyens des services de qualité au meilleur coût

1^{er} axe d'intervention : Expertise

INDICATEURS		RÉSULTATS		CIBLES	PAGE
		2012-2013	2013-2014	2013-2014	
PS 22	État d'avancement des travaux sur la création d'une agence des transports	Projet de loi en élaboration	Voir la section correspondante	Présentation du projet de loi	110
PS 23	Nombre d'employés embauchés (cumul des équivalents temps complet ajoutés depuis le 1 ^{er} avril 2012)	153	462	462	110
PS 24	Formations associées :				111
	• À l'expertise (nombre annuel de jours-personnes)	16 016	20 401	16 000	
	• À l'éthique (nombre de formations et de participants)	27 et 693	28 et 1 102	40 et 800	
	• À la protection de l'intégrité des contrats publics (nombre de participants)	156	2 013	2 000	

INDICATEURS	RÉSULTATS		CIBLES	PAGE
	2012-2013	2013-2014	2013-2014	
Proportion des travaux réalisés par des ressources internes				
• Surveillance des travaux routiers (% de la valeur des projets totaux)	16	21	17	112
• Préparation des projets (% de la valeur des projets totaux)	41	41	45	
• Inspections générales des structures (% de m ² total des structures inspectées)	43	57	50	
• Inventaires liés à l'état du réseau routier (% des analyses de l'état du réseau)	97	98	97	

2^e axe d'intervention : Façons de faire

INDICATEURS	RÉSULTATS		CIBLES	PAGE
	2012-2013	2013-2014	2013-2014	
Proportion des projets routiers de plus de 5 millions de dollars réalisés selon la démarche ministérielle de gestion de projets	–	42 projets suivis	25 %	114

3.2 LE SOMMAIRE DES RÉSULTATS DU PLAN D'ACTION DE DÉVELOPPEMENT DURABLE¹³

Le 31 mars 2009, le Ministère rendait public son Plan d'action de développement durable 2009-2013, conformément à la Loi sur le développement durable du Québec. Ce plan d'action constitue l'engagement explicite du Ministère à l'égard de l'atteinte des objectifs de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013, qui a été prolongée jusqu'au 31 décembre 2014. Quant à la Stratégie de développement durable 2009-2013 du Ministère, elle n'a pas été renouvelée au-delà de son échéance.

En cohérence avec la stratégie gouvernementale, le Plan d'action a été révisé et prolongé jusqu'au 31 mars 2015. Il regroupe désormais 17 actions, 39 cibles et 37 indicateurs. Au 31 mars 2014, 25 des 35 cibles fixées pour 2013-2014 ou antérieurement avaient été atteintes.

Un sommaire des résultats obtenus est présenté à la section suivante.

13. La Loi sur le développement durable précise à l'article 15 que « [...] chaque ministère, organisme et entreprise compris dans l'Administration identifie dans un document qu'il doit rendre public les objectifs particuliers qu'il entend poursuivre pour contribuer à la mise en œuvre progressive de la stratégie (gouvernementale) [...] ». Le ministère des Transports a rendu public son Plan d'action de développement durable 2009-2015, qui vise à contribuer à l'atteinte de huit des objectifs de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2015. Il est à noter que, conformément à l'article 17 de la Loi, les objectifs de la stratégie gouvernementale qui n'ont pas été retenus et les motifs à l'appui se trouvent à l'annexe C du Plan d'action de développement durable 2009-2015 du Ministère.

OBJECTIF 1 DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE : MIEUX FAIRE CONNAÎTRE LE CONCEPT ET LES PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET FAVORISER LE PARTAGE DES EXPÉRIENCES ET DES COMPÉTENCES EN CETTE MATIÈRE AINSI QUE L'ASSIMILATION DES SAVOIRS ET SAVOIR-FAIRE QUI EN FACILITENT LA MISE EN ŒUVRE

Objectif ministériel 1.1 : Sensibiliser et former le personnel aux principes et aux applications du développement durable en transport

Action 1.1 : Mettre en œuvre des activités contribuant à la réalisation du Plan gouvernemental de sensibilisation et de formation des personnels de l'administration publique

INDICATEURS	RÉSULTATS		CIBLES	PAGE
	2012-2013	2013-2014	2009-2015	
PADD 1 Pourcentage du personnel joint par les activités de sensibilisation au développement durable	64	71	80 % du personnel joint d'ici à 2011	113
PADD 2 Pourcentage du personnel ciblé ayant suivi une formation traitant minimalement des deux contenus de référence	53	S. O.	50 % des personnels ciblés joints d'ici le 31 mars 2013	113

Objectif ministériel 1.2 : Intégrer les principes de développement durable dans les actions menées par le Ministère

Action 1.2 : Établir un processus formel de prise en compte des principes de développement durable dans les actions structurantes menées par le Ministère

INDICATEURS	RÉSULTATS		CIBLES	PAGE
	2012-2013	2013-2014	2009-2015	
PADD 3 Adoption de la directive identifiant les actions structurantes et confirmant la prise en compte des principes de développement durable	S. O.	La directive a été adoptée en janvier 2014	Adoption de la directive avant le 1 ^{er} avril 2014	96
PADD 4 Pourcentage des actions structurantes menées par le Ministère ayant fait l'objet d'une prise en compte des principes de développement durable	S. O.	S. O.	100 % des actions structurantes avant le 1 ^{er} avril 2015	96

OBJECTIF 3 DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE : SOUTENIR LA RECHERCHE ET LES NOUVELLES PRATIQUES ET TECHNOLOGIES CONTRIBUANT AU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET EN MAXIMISER LES RETOMBÉES AU QUÉBEC

Objectif ministériel 2 : Stimuler la recherche et l'innovation favorisant le développement durable

Action 2.1 : Élaborer et mettre en œuvre un cadre ministériel pour la priorisation de la recherche et de l'innovation favorisant entre autres le développement durable

INDICATEURS	RÉSULTATS		CIBLES	PAGE
	2012-2013	2013-2014	2009-2015	
PADD 5 Nombre de projets de recherche présentant une forte composante en développement durable, démarrés dans l'année par rapport au nombre de projets démarrés inscrits dans la programmation de recherche annuelle	13 sur 16 (81 %)	9 sur 14 (64 %)	50 % du total des projets démarrés dans l'année	95

OBJECTIF 4 DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE : POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT ET LA PROMOTION D'UNE CULTURE DE LA PRÉVENTION ET ÉTABLIR DES CONDITIONS FAVORABLES À LA SANTÉ, À LA SÉCURITÉ ET À L'ENVIRONNEMENT

Objectif ministériel 3 : Assurer la sécurité des usagers

**Action 3.1 : Publier et mettre en œuvre le Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière 2009-2012
– volet environnement routier**

INDICATEURS	RÉSULTATS		CIBLES	PAGE
	2012-2013	2013-2014	2009-2015	
PADD 6a Pourcentage des sommes investies en sécurité routière par rapport à 3 milliards de dollars (1 milliard de dollars par année sur 3 ans)	S. O.	S. O.	100 % en 2011-2012	–
PADD 6b Pourcentage du nombre de sites à potentiel d'amélioration corrigé par rapport à 60 sites (20 sites par année sur 3 ans)	25	13	100 % en 2011-2012	106
PADD 6c Pourcentage combiné de réalisation des mesures adaptées aux problématiques régionales par rapport au total respectif de réalisation de chacune des mesures	S. O.	S. O.	100 % en 2011-2012	–

Action 3.2 : Mettre en œuvre la Politique ministérielle sur le transport routier des marchandises 2009-2014

INDICATEURS	RÉSULTATS		CIBLES	PAGE
	2012-2013	2013-2014	2009-2015	
PADD 7 Pourcentage de réalisation des actions prévues dans les plans d'action annuels	89,2	94,4	80 % en 2013-2014	79

Action 3.3 : Mettre en œuvre le Plan de gestion de la sécurité des aéroports gérés par le Ministère

INDICATEURS	RÉSULTATS		CIBLES	PAGE
	2012-2013	2013-2014	2009-2015	
PADD 8 Pourcentage de réalisation des audits opérationnels (14 aéroports)	S. O.	81	100 % réalisé en 2013-2014	84
PADD 9 Pourcentage de réalisation de l'évaluation de la sécurité (14 aéroports)	S. O.	52	100 % réalisé en 2013-2014	84
PADD 10 Pourcentage de mise à jour de la Politique de la sécurité des aéroports	S. O.	40	–	84
PADD 11 Pourcentage de réalisation de l'examen de gestion et de l'audit du système (14 aéroports)	S. O.	5	–	84

OBJECTIF 6 DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE : APPLIQUER DES MESURES DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET UNE POLITIQUE D'ACQUISITIONS ÉCORESPONSABLES AU SEIN DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX

Objectif ministériel 4 : Optimiser la prise en compte du développement durable et de l'environnement dans la gestion des produits, services et activités

Action 4.1 : Mettre en œuvre des pratiques et des activités contribuant aux dispositions de la Politique pour un gouvernement écoresponsable, notamment un système de gestion environnementale

INDICATEURS	RÉSULTATS		CIBLES	PAGE
	2012-2013	2013-2014	2009-2015	
PADD 12 État d'avancement de la mise en œuvre d'un système de gestion environnementale au Ministère (%)	95 Mise en œuvre	100 Mise en œuvre	Système de gestion environnementale adopté d'ici à 2011	97
PADD 13 État d'avancement de la mise en œuvre de mesures ou d'activités contribuant à l'atteinte des objectifs nationaux de gestion environnementale	11	13	Nombre de mesures ou d'activités	97
PADD 14 État d'avancement de la mise en œuvre de pratiques d'acquisition écoresponsables	15	17	Nombre de pratiques	98

OBJECTIF 7 DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE : PROMOUVOIR LA RÉDUCTION DE LA QUANTITÉ D'ÉNERGIE ET DE RESSOURCES NATURELLES ET MATÉRIELLES UTILISÉES POUR LA PRODUCTION ET LA MISE EN MARCHÉ DE BIENS ET DE SERVICES

Objectif ministériel 5 : Favoriser une exploitation des infrastructures de transport dont l'impact est moindre sur l'environnement

Action 5.1 : Pratiquer la réduction à la source, le réemploi, le recyclage et la valorisation des matières résiduelles avant de procéder à leur élimination

INDICATEURS	RÉSULTATS		CIBLES	PAGE
	2012-2013	2013-2014	2009-2015	
PADD 15 État de réalisation (élaboration et publication) d'indicateurs et de cibles	S. O.	S. O.	À établir d'ici à 2011	99, note 36
PADD 16a Pourcentage d'enrobés à chaud contenant des granulats bitumineux concassés	40,4	56,1	25 % en 2013	99
PADD 16b Pourcentage de granulats recyclés dans les infrastructures routières	7,3	8,1	8 % en 2013	100
PADD 16c Pourcentage de granulats recyclés utilisés dans la structure de chaussée	8,3	8,8	10 % en 2013	100
PADD 16d Pourcentage de ponts acier-bois remplacés annuellement par des ponts d'un autre type	34	42	25 % en 2013	101
PADD 16e Quantité de rebuts métalliques recyclés annuellement par le Ministère (en tonnes métriques)	2 591	3 377	Quantité de rebuts métalliques recyclés	101

Objectif ministériel 6 : Assurer la pérennité des infrastructures par une amélioration de leur état
Action 6.1 : Poursuivre la mise en œuvre du Plan de redressement du réseau routier 2007-2022 afin d'améliorer la qualité des chaussées

INDICATEURS	RÉSULTATS		CIBLES	PAGE
	2012-2013	2013-2014	2009-2015	
Pourcentage de chaussées du réseau routier supérieur en bon état selon l'indice de rugosité international				
PADD 17 • Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur	78,4	79,0	84,0 % en 2011-2012	71
• Hors réseau stratégique en soutien au commerce extérieur	88,2	88,3	68,0 % en 2011-2012	71
• Ensemble du réseau	74,5	75,3	72,0 % en 2011-2012	71

Action 6.2 : Poursuivre la mise en œuvre du Plan de redressement du réseau routier 2007-2022 afin d'améliorer la qualité des structures

INDICATEURS	RÉSULTATS		CIBLES	PAGE
	2012-2013	2013-2014	2009-2015	
PADD 18 Pourcentage des structures en bon état du réseau routier supérieur	69,9	71,2	65,0 % en 2011-2012	74
PADD 19 Pourcentage des ponts du Ministère en bon état sur le réseau municipal	49,7	50,4	45,3 % en 2011-2012	75

OBJECTIF 18 DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE : INTÉGRER LES IMPÉRATIFS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS LES STRATÉGIES ET LES PLANS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAUX ET LOCAUX
Objectif ministériel 7.1 : Favoriser la concertation avec les principaux acteurs en matière d'aménagement et de développement du territoire
Action 7.1 : Mettre en œuvre les dispositions du Plan d'action gouvernemental pour l'accompagnement des acteurs du milieu municipal qui soutiennent le dynamisme territorial

INDICATEURS	RÉSULTATS		CIBLES	PAGE
	2012-2013	2013-2014	2009-2015	
PADD 20 Nombre de dispositions du Plan d'action gouvernemental appliquées auxquelles participe le Ministère	13	S. O.	Ensemble des dispositions appliquées d'ici à 2013	102

Objectif ministériel 7.2 : Contribuer à la mise en valeur des cadres de vie des usagers et des riverains des infrastructures de transport
Action 7.2 : Contribuer à la mise en œuvre de l'Agenda 21 de la culture du Québec (A21C) par l'Orientation sur l'intégration de l'art aux infrastructures du ministère des Transports du Québec

INDICATEURS	RÉSULTATS		CIBLES	PAGE
	2012-2013	2013-2014	2009-2015	
PADD 21 Pourcentage de réalisation (de l'élaboration à l'adoption) de l'Orientation sur l'intégration de l'art aux infrastructures du Ministère	S. O.	65	Adoption avant le 1 ^{er} avril 2015	76

OBJECTIF 20 DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE : ASSURER L'ACCÈS AUX SERVICES DE BASE EN FONCTION DES RÉALITÉS RÉGIONALES ET LOCALES, DANS UN SOUCI D'ÉQUITÉ ET D'EFFICIENCE
Objectif ministériel 8 : Favoriser le transport collectif et actif
Action 8.1 : Mettre en œuvre les programmes prévus dans la Politique québécoise du transport collectif relevant du Ministère

INDICATEURS	RÉSULTATS		CIBLES	PAGE
	2012-2013	2013-2014	2009-2015	
PADD 22 Achalandage du transport collectif (millions de déplacements)	597,6	604,4 ^{préliminaire}	566,0 en 2011-2012	65
PADD 23 Achalandage du transport adapté (millions de déplacements)	8,0	8,3 ^{préliminaire}	6,8 en 2011-2012	65
PADD 24 Nombre et nature des initiatives incitant au transport actif	38	3	Nombre total d'initiatives	70
PADD 25 Quantité d'émissions de gaz à effet de serre qui peut être potentiellement évitée et réduite (kt)	157	14	130 en 2011-2012	91

OBJECTIF 22 DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE : ASSURER LA PROTECTION ET LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE ET DES RESSOURCES NATURELLES DANS LE RESPECT DE LA CAPACITÉ DE SUPPORT DES ÉCOSYSTÈMES
Objectif ministériel 9 : Assurer une planification intégrée pour l'optimisation des réseaux de transport
Action 9.1 : Élaborer et mettre en œuvre la Vision québécoise des transports à l'horizon de 2030

INDICATEURS	RÉSULTATS		CIBLES	PAGE
	2012-2013	2013-2014	2009-2015	
PADD 26 Pourcentage de réalisation (élaboration et publication) de la Vision	85	85	100 % en 2010	103

Action 9.2 : Élaborer la stratégie et le plan d'action d'accompagnement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec dans une perspective de développement durable et en assurer le suivi

INDICATEURS	RÉSULTATS		CIBLES	PAGE
	2012-2013	2013-2014	2009-2015	
PADD 27 Pourcentage de réalisation (élaboration et publication) de la Stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec	40	40	100 % en 2010	103
PADD 28 Quantité d'émissions de gaz à effet de serre qui peut être potentiellement évitée et réduite (kt)	S. O.	S. O.	Potentiel de réduction et d'évitement de 2010 à 2013	103

Action 9.3 : Élaborer et mettre en œuvre une politique québécoise sur l'intermodalité des transports

INDICATEURS	RÉSULTATS		CIBLES	PAGE
	2012-2013	2013-2014	2009-2015	
PADD 29 Pourcentage de réalisation (élaboration et publication) de la politique québécoise sur l'intermodalité du transport des marchandises	61	61	100 % en 2009	80
PADD 30 Quantité d'émissions de gaz à effet de serre qui peut être potentiellement évitée et réduite (kt)	S. O.	S. O.	Potentiel de réduction et d'évitement de 2010 à 2013	80

Objectif ministériel 10 : Contribuer à l'évitement et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre par des mesures visant l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le secteur du transport des marchandises
Action 10.1 : Mettre en œuvre les actions d'évitement et de réduction inscrites dans le Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012 et les mesures d'efficacité énergétique inscrites dans la Stratégie énergétique du Québec 2006-2015 qui relèvent du Ministère et qui sont du domaine du transport des marchandises

INDICATEURS	RÉSULTATS		CIBLES	PAGE
	2012-2013	2013-2014	2009-2015	
PADD 31 Quantité d'émissions de gaz à effet de serre prévue dans le Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012 qui peut être potentiellement évitée et réduite et qui relève du Ministère (kt)	308	394	1 460 en 2011-2012	91

3.3 LES RÉSULTATS DÉTAILLÉS

Cette section présente les résultats des actions menées au cours de l'exercice 2013-2014 en ce qui concerne à la fois le Plan stratégique 2013-2015 (incluant les actions de la Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016 sous la responsabilité du Ministère), le Plan d'action de développement durable 2009-2015, ainsi que la Déclaration de services aux citoyens.



La Stratégie nationale de mobilité durable, dont la mise en œuvre a été annoncée le 10 février 2014, vise notamment à bonifier l'offre de services de transport collectif sur l'ensemble du territoire québécois en plaçant l'utilisateur au cœur des actions qui devront être entreprises d'ici 2020. À plus court terme, la bonification du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport collectif pour 2014-2015 permet de viser un accroissement supplémentaire de 2 % de l'offre de transport collectif dès l'exercice prochain par rapport à l'année de référence, soit 2006.

Cette stratégie prévoit par ailleurs une approche intégrée du transport des personnes et de l'aménagement du territoire qui doit orienter le développement du transport collectif et du transport adapté, dans toutes les régions et pour toutes les clientèles, en plus de soutenir l'électrification du réseau. Le Ministère contribuera ainsi à réduire la congestion routière, la consommation d'énergies fossiles et les émissions de gaz à effet de serre qui y sont associées grâce à des transports plus verts et à une mobilité des personnes répondant davantage aux principes du développement durable.

Le Ministère vise à accroître l'utilisation des transports collectif, alternatif et actif. Pour ce faire, une enveloppe d'investissement d'un montant de 838,4 millions de dollars, qui est à la charge du Ministère, a été autorisée par le Conseil du trésor dans le cadre du Plan québécois des infrastructures afin de poursuivre la modernisation et le développement des infrastructures et des équipements de transport collectif, là où les besoins sont prioritaires et de façon cohérente, toute en privilégiant des véhicules plus écoénergétiques. Le Ministère a également soutenu en 2013-2014 :

- le transport adapté et l'accessibilité accrue des transports collectifs destinés aux personnes handicapées et à mobilité réduite;
- la mise en place de voies réservées et de mesures préférentielles pour autobus, en particulier dans la région métropolitaine de Montréal, et ce, tant sur le réseau routier supérieur que sur le réseau municipal;
- l'augmentation du nombre de places de stationnement incitatif pour le transport collectif, notamment aux abords des gares de train de banlieue et des terminus d'autobus dans la région métropolitaine de Montréal;
- les initiatives visant à développer le covoiturage et l'autopartage;
- l'étude et la mise de l'avant de stratégies de gestion de la demande qui doivent également contribuer à réduire la congestion routière.

ENJEU 1

LA MOBILITÉ DURABLE DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

ORIENTATION 1

SOUTENIR DES SYSTÈMES DE TRANSPORT EFFICACES, DIVERSIFIÉS ET INTÉGRÉS

AXE D'INTERVENTION 1

Planification et gestion intégrées des transports

OBJECTIF 1.1

Accroître l'utilisation des transports collectif et alternatif

Pour le transport des personnes, des modes de transport collectif et alternatif au voiturage en solo (covoiturage, autopartage, vélo et marche, etc.) sont essentiels, notamment pour diminuer la congestion en milieu urbanisé, pour améliorer la sécurité routière et la santé publique ainsi que pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ces modes de transport offrent en plus des solutions abordables et efficaces, qui facilitent l'accès aux lieux d'emploi, de services et de loisir tout en favorisant de saines habitudes de vie.

L'ACHALANDAGE, L'ÂGE MOYEN DES VÉHICULES ET LES MESURES INCITATIVES À L'UTILISATION DU TRANSPORT COLLECTIF



■ VéloBus, le service de support à vélos, sur les autobus articulés du Réseau de transport de la Capitale.

ACHALANDAGE (MILLIONS DE DÉPLACEMENTS)

	PS 1	PADD 22	PADD 23	OVT
	2012-2013 ^a	2013-2014 ^b	CIBLE	
Transport collectif	597,6	604,4 ^{préliminaire}	À préciser avec la Stratégie nationale de mobilité durable ^c	
Transport adapté	8,0	8,3 ^{préliminaire}		

a L'état 2012-2013 correspond à l'achalandage de l'année civile 2012.

b Le résultat préliminaire a été établi à partir de données d'achalandage et de données prévisionnelles de l'année civile 2013.

c La bonification du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport collectif pour 2014-2015 permet de viser un accroissement supplémentaire de 2 % de l'offre de transport collectif dès l'exercice prochain par rapport à l'année de référence, soit 2006. La Stratégie ne précise aucune cible de hausse de l'achalandage.

Commentaires :

→ Concernant la performance des organismes de transport en commun en 2012, voici les faits saillants :

TRANSPORT COLLECTIF

- Sous l'impulsion de la Politique québécoise du transport collectif (2006-2011), l'offre de services en transport collectif en milieu urbain a bondi de 24,5 % de 2006 à 2011, alors que l'achalandage a augmenté de 11,5 %. La Politique a donc atteint ses objectifs respectifs de hausse de l'offre de 16 % et de l'achalandage de 8 % prévus sur cinq ans.
- En 2012, l'achalandage du transport collectif au Québec est passé à 597,6 millions de déplacements, soit une hausse de 2,2 % par rapport à l'année 2011. Pour l'année 2013, les données préliminaires obtenues donnent un résultat de 604,4 millions de déplacements, donc une augmentation prévisible de 1,1 % comparativement à l'année 2012.

- De façon générale, les neuf sociétés de transport et l'Agence métropolitaine de transport ont généré un achalandage total de 572,3 millions de déplacements, soit une hausse de 2,0 % par rapport à l'achalandage observé en 2011, ce qui est semblable au taux annuel moyen de 2,1 % ayant eu cours lors de la période d'application de la Politique québécoise du transport collectif (2006-2011). Les organismes qui ont connu les plus forts taux de croissance en 2012 sont la Société de transport de Trois-Rivières (7,0 %), l'Agence métropolitaine de transport (4,6 %) et le Réseau de transport de la Capitale (3,8 %). À l'inverse, deux organismes ont enregistré des baisses d'achalandage, soit la Société de transport de Lévis (-1,1 %) et la Société de transport de l'Outaouais (-0,1 %).

- L'ensemble des 25 organismes municipaux et intermunicipaux de transport ont atteint un total de 25,3 millions de déplacements en 2012, ce qui représente un taux d'augmentation de 7,0 % par rapport aux données de 2011. Ce taux est supérieur au taux de croissance annuel moyen de la période 2006-2011 (4,5 %), et légèrement inférieur à celui connu l'année précédente (7,6 %). Mentionnons que deux organismes, le Conseil intermunicipal de transport Laurentides et le Conseil régional de transport de Lanaudière, représentent à eux seuls 45,1 % de l'achalandage total de l'ensemble de ces organismes, avec 11,4 millions de déplacements. De plus, en 2012, ils ont vu leur clientèle transportée augmenter d'un taux cumulé de 9,3 %, ce qui correspond à une part de 58,0 % de la hausse totale de déplacements des 25 organismes, qui s'est élevée à 1,7 million.

- Les données préliminaires de 2013 applicables aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport indiquent un achalandage total de 26,9 millions de déplacements, en hausse de 6,3 % par rapport à 2012. Il s'agit donc, tout comme pour les deux années précédentes, d'un taux d'augmentation important, et qui demeure supérieur au taux annuel moyen observé lors des six dernières années (5,0 %). Soulignons les performances du Conseil régional de transport de Lanaudière et du Conseil intermunicipal de transport Laurentides, qui obtiennent en 2013 des taux d'augmentation respectifs de 11,6 % (0,6 million de déplacements) et 6,4 % (0,4 million). Jumelés, ces taux correspondent à 62,9 % de l'augmentation prévue pour l'ensemble des organismes municipaux et intermunicipaux de transport, soit 1,6 million.

TRANSPORT ADAPTÉ

→ Sur la base des données préliminaires établies pour l'année 2013, voici les principales constatations :

- Pour les sociétés de transport et l'Agence métropolitaine de transport, le nombre de déplacements en 2013 s'élève à 577,5 millions, soit une hausse de 0,9 % par rapport aux données de 2012, ce qui constitue un ralentissement de la croissance de l'achalandage pour une deuxième année consécutive. La Société de transport de Laval et celle de Lévis ont réalisé les plus hauts taux d'augmentation, avec respectivement 3,5 % et 3,1 %. Pour sa part, la Société de transport de l'Outaouais subit, tout comme en 2012, une diminution de son achalandage, celle-ci étant toutefois un peu plus importante (-1,5 %). Notons aussi que l'Agence métropolitaine de transport connaît pour la première fois depuis 2009 une légère baisse (-0,5 %) de l'achalandage de son réseau de trains de banlieue, tandis que l'achalandage sur son réseau d'autobus augmente de 3,5 %.

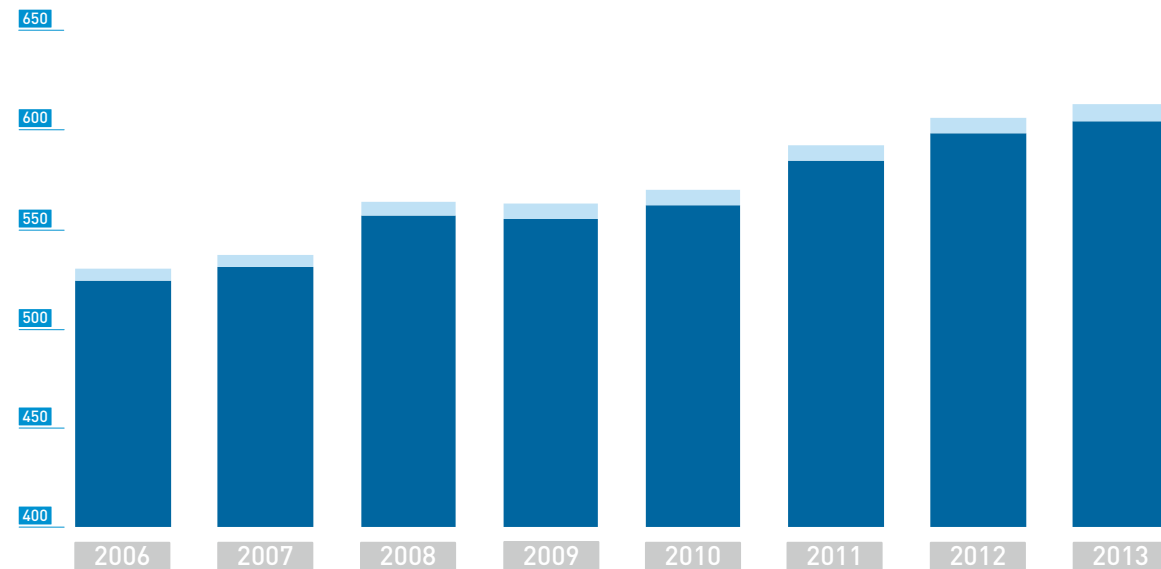
→ Le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées a été mis en place en 1979. Depuis ce temps, 101 services de transport adapté ont été créés pour répondre aux besoins de la clientèle.

→ De plus, la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale oblige les organismes responsables du transport et les municipalités à établir un plan de développement visant à assurer, dans un délai raisonnable, le transport en commun des personnes handicapées sur le territoire desservi. Il est à noter que le transport adapté est un élément essentiel de l'intégration sociale, professionnelle et économique des personnes handicapées. Dans ce contexte, le Ministère prévoit que le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées entraînera une augmentation du nombre de municipalités participantes et, par conséquent, un accroissement possible du nombre de déplacements effectués.

Sur la base des données préliminaires établies pour l'année 2013, voici les principales constatations :

- en 2013, l'achalandage du transport adapté a atteint plus de 8,3 millions de déplacements, ce qui représente une hausse de 3,7 % par rapport aux données de l'année précédente ou de 35,1 % par rapport à 2006 ;
- en plus d'un montant rendu disponible totalisant 90,4 millions de dollars, le Ministère vise une participation financière minimale du milieu municipal et des usagers.

ACHALANDAGE DU TRANSPORT EN COMMUN ET DU TRANSPORT ADAPTÉ



RÉSULTATS	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
■ Transport en commun	524,1	530,6	556,6	555,2	562,2	584,6	597,6	604,4préliminaire
■ Transport adapté	6,2	6,4	6,8	7,0	7,4	7,8	8,0	8,3préliminaire
TOTAL	530,3	537,1	563,4	562,2	569,6	592,4	605,7	612,8préliminaire

La rénovation et le remplacement des systèmes et des infrastructures de transport en commun exigent des investissements majeurs afin d'en éviter le vieillissement, c'est-à-dire de maintenir ces actifs en bon état et de contribuer à leur amélioration. En 2013-2014, l'enveloppe d'investissements autorisée par le Conseil du trésor pour la portion qui est à la charge du Ministère s'est élevée à 838,4 millions de dollars dans le cadre du Plan québécois des infrastructures. La Société de financement des infrastructures locales du Québec a pour sa part investi 63,6 millions de dollars dans les infrastructures de transport en commun.

ÂGE MOYEN (ANS)

	2012-2013	2013-2014	CIBLE 2013-2014
Autobus	6,4	7,1	—
Voitures de métro	40,4	41,5	—
Trains de banlieue	16,6	10,8	—

Commentaires :

AUTOBUS

→ Selon les données disponibles en novembre 2013, l'âge moyen du parc d'autobus des sociétés de transport est de 7,1 ans, ce qui représente une hausse de 0,7 an par rapport à 2012. Il est à souligner que depuis 2010-2011, l'âge moyen des autobus des sociétés de transport est sous la barre des 8 ans, cible qui avait été fixée par le Ministère en vue d'une atteinte en 2011-2012 et qui est maintenue pour la période 2013-2015.

- L'âge moyen des autobus de la Société de transport de Montréal est passé de 4,9 ans en 2012 à 5,7 ans en 2013. Il faut tout de même signaler que 53 % de ses 1 768 autobus en circulation en novembre 2013 sont âgés de 4 ans et moins et que le parc de la Société de transport de Montréal constitue 48 % de l'ensemble des autobus au Québec, c'est pourquoi il influence grandement le résultat atteint pour l'indicateur.
- Par ailleurs, deux autres sociétés de transport ont un parc d'autobus dont l'âge moyen est inférieur ou égal à 8 ans. La première est la Société de transport de Lévis, avec un parc dont l'âge moyen est de 4,5 ans, ce qui constitue, encore cette année, le plus jeune parc d'autobus de l'ensemble des 9 sociétés de transport en commun du Québec. Précisons que l'augmentation de 1,6 an de l'âge moyen de son parc depuis 2012 (2,9 ans) s'explique en partie par l'acquisition de quelques autobus usagés en 2013. La deuxième est le Réseau de transport de la Capitale, dont l'âge moyen du parc d'autobus atteint 8 ans en 2013, soit une légère hausse de 0,5 an par rapport à 2012 (7,5 ans).
- De plus, en 2013, trois sociétés de transport possèdent un parc d'autobus dont l'âge moyen se situe au-delà de 8 ans, mais en deçà de 9 ans. Il s'agit du Réseau de transport de Longueuil (8,2 ans), de la Société de transport de Laval (8,6 ans) et de la Société de transport de l'Outaouais (8,8 ans). Enfin, trois sociétés de transport ont un parc âgé de plus de neuf ans, soit la Société de transport de Saguenay (9,5 ans), la Société de transport de Sherbrooke (9,8 ans) et la Société de transport de Trois-Rivières (10,1 ans).

VOITURES DE MÉTRO

- Le matériel roulant du métro de Montréal est constitué de 759 voitures, qui font partie de 2 séries mises en service en 1966 (série MR-63) et de 1976 à 1979 (série MR-73). Six voitures sont présentement hors d'usage. Les 336 voitures acquises en 1966 ont atteint la fin de leur durée de vie utile et doivent être remplacées. Par ailleurs, les besoins d'entretien s'amplifient.
- Au 31 mars 2014, la fabrication des nouvelles voitures de métro « Azur » par le consortium Bombardier-Alstom est en cours. Ces nouvelles voitures permettront notamment de remplacer progressivement les voitures de la série MR-63 et de rajeunir la flotte de façon importante.



■ La mise en service des nouvelles voitures de métro Azur permettra le remplacement progressif des voitures MR-63.
Photo : Société de Transport de Montréal.

TRAINS DE BANLIEUE

- En 2013-2014, l'âge moyen des trains de banlieue a substantiellement diminué alors qu'il est passé de 16,6 à 10,8 ans. Cet écart s'explique principalement par la vente ou le retour aux locataires de 99 véhicules (locomotives et voitures) dont l'âge variait de 24 à 56 ans.

LES MESURES INCITATIVES À L'UTILISATION DU TRANSPORT COLLECTIF

Le Ministère soutient la mise en place de voies réservées et de mesures préférentielles pour autobus, en particulier dans la région métropolitaine de Montréal, et ce, tant sur le réseau routier supérieur que sur le réseau municipal.

Les voies réservées augmentent la performance du transport collectif et son attractivité en réduisant le temps de déplacement des autobus. Elles favorisent également

l'intermodalité en reliant différents moyens de transport collectif, comme le train de banlieue, les terminus d'autobus ou les stations de métro, en plus des stationnements incitatifs.

À court terme, les stationnements incitatifs et les voies réservées réduisent le nombre de véhicules sur les routes, ce qui améliore la fluidité des déplacements et contribue au décongestionnement des zones urbaines. Au cours de l'année 2013-2014, le gouvernement a approuvé un décret permettant le financement des voies réservées à la hauteur de 100 %.

MESURES INCITATIVES À L'UTILISATION DU TRANSPORT COLLECTIF

PS

3

OVT

	2012-2013 ^a	2013-2014 ^a	CIBLE 2013-2014
Voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus (km)	260 ^{préliminaire}	320 ^{préliminaire}	—
Places de stationnement incitatif (nombre)	36 300 ^{préliminaire}	35 600 ^{préliminaire}	—

a Il s'agit de données préliminaires compilées par le Ministère à partir des données publiées par l'Agence métropolitaine de transport et les sociétés de transport en commun. Celles-ci sont donc sujettes à réajustement. Les façons de comptabiliser la longueur des voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus peuvent différer d'une société de transport en commun à l'autre. Les données officielles publiées par ces organismes sont privilégiées. Lorsqu'elles ne sont pas disponibles, les données provenant des derniers rapports d'exploitation transmis au Ministère sont utilisées. Ainsi, lorsque la donnée de 2013 n'est pas disponible pour une société de transport en commun, la donnée de 2012 est utilisée. D'ailleurs, l'état 2012-2013 concernant les voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus a été révisé par rapport à la valeur publiée dans le Plan stratégique 2013-2015, qui incluait des données de 2011 pour les sociétés de transport en commun dont les données de 2012 n'étaient pas disponibles au moment de son élaboration. Il est à noter que les mesures temporaires mises en place dans le cadre du partenariat Mobilité-Montréal ne sont pas comptabilisées.

Commentaires :

- En 2013, selon les données préliminaires compilées par le Ministère, la longueur des voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus dans l'ensemble du Québec a atteint près de 320 km, par rapport à 260 km l'année précédente. Les principaux ajouts ont été réalisés sur les réseaux de la Société de transport de Montréal et du Réseau de transport de la Capitale.
- En 2013, selon les données préliminaires compilées par le Ministère, le nombre de places de stationnement incitatif dans l'ensemble du Québec est estimé à environ 35 600. La variation par rapport à 2012 provient essentiellement d'un ajustement effectué dans les données de l'Agence métropolitaine de transport à la suite d'un inventaire complet de ses équipements, réduisant ainsi le nombre

de stationnements incitatifs d'environ 1 100 places, alors que des ajouts totalisant plus de 400 places ont notamment été effectués sur les réseaux de la Société de transport de l'Outaouais et du Réseau de transport de la Capitale. Par ailleurs, plusieurs projets de stationnements incitatifs sont à l'étude actuellement, en particulier dans la région de Montréal.

LE TRANSPORT ALTERNATIF

Le Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile comprend trois volets : le transport actif, les programmes-employeurs et la promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile à l'échelle nationale. Ce programme a pris fin le 31 décembre 2012. Toutefois, en 2013-2014, le Ministère a engagé des dépenses pour des années antérieures.

NOMBRE ET NATURE DES INITIATIVES INCITANT AU TRANSPORT ACTIF^a

PADD

24

	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Volet : transport actif						
Plans de mobilité active	–	4	5	7	4	–
Infrastructures et équipements	5	5	29	24	29	3
Activités de formation à l'intention des responsables municipaux	1	1	1	–	–	–
Activités d'éducation, de sensibilisation et de promotion des déplacements actifs auprès de la population	7	6	9	11	5	–
TOTAL	13	16	44	42	38	3

a Les projets sont comptés au cours de l'année durant laquelle le Ministère commence à les subventionner.

Commentaires :

- En 2013-2014, le Ministère a engagé des dépenses de subventions de 10,7 millions de dollars dans le cadre du volet « transport actif » du Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile. Pour ce volet, une somme de 1,8 million de dollars a été versée au cours de l'exercice. Trois projets, lesquels avaient été autorisés au cours de l'exercice précédent, ont été amorcés en 2013-2014.
- Les dépenses engagées en 2013-2014 dans le cadre des autres volets du programme, à savoir « programmes-employeurs » et « promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile », ont été respectivement de 1,1 million de dollars pour 60 projets, et de 56 702 dollars pour 5 projets.
- Pour les 3 volets, les dépenses engagées par le Ministère totalisent 11,9 millions de dollars en 2013-2014, sur lesquels une somme de 9 millions de dollars restait à verser au 31 mars 2014. Ces dépenses s'élevaient à 9 millions de dollars en 2012-2013.

OBJECTIF 1.2

Maintenir les infrastructures routières en bon état

Les usagers de la route profitent des investissements qui permettent d'assurer le bon état des chaussées et des structures, améliorant ainsi la sécurité et la qualité de vie des citoyens de même que l'efficacité des services de transport des personnes et des marchandises qui utilisent quotidiennement ces infrastructures.

Le maintien en bon état des chaussées et des structures représente 65 % des 22,4 milliards de dollars qui seront investis sur le réseau routier dans le cadre du Plan québécois des infrastructures 2013-2023. La nouvelle approche, qui consiste à établir des priorités parmi les projets, vise à assurer le maintien de l'état optimal et sécuritaire du parc d'actifs tout en permettant un meilleur contrôle des coûts. Le Ministère peut ainsi assurer le renouvellement et le maintien des infrastructures en place dans le respect, non seulement de la capacité collective des contribuables de payer, mais aussi de celle de l'industrie à réaliser l'ensemble des travaux que commandent les investissements.

LES CHAUSSÉES



■ Travaux d'asphaltage sur l'autoroute 73 à la hauteur de Saint-Joseph-de-Beauce.

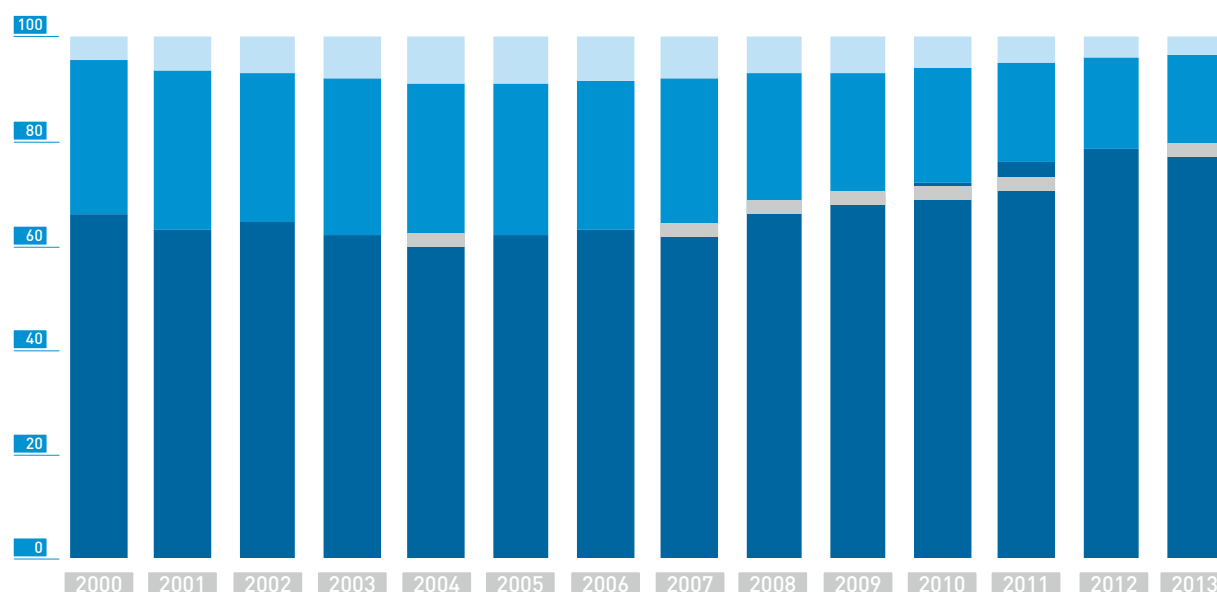
En 2013-2014, des investissements de 471,2 millions de dollars¹⁴ ont été consacrés à la conservation des chaussées. Ces sommes et leur utilisation dans la planification des travaux ont permis d'améliorer la qualité des chaussées sur l'ensemble du réseau, autant sur le Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur qu'en dehors de celui-ci.

PROPORTION DE CHAUSSÉES DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR EN BON ÉTAT SELON L'INDICE DE RUGOSITÉ INTERNATIONAL^a (%)

	PS 4	PADD 17	
	2012-2013	2013-2014	CIBLE 2013-2014
Ensemble du réseau supérieur	78,4	79,0	78,4
Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur ^b	88,2	88,3	88,2
Hors réseau stratégique en soutien au commerce extérieur	74,5	75,3	74,5

- a L'indice de rugosité internationale porte sur le confort de roulement et s'appuie sur les observations recueillies à l'aide d'un véhicule multifonction (50 % du réseau), sur des estimations obtenues en faisant vieillir les observations de l'année précédente (l'autre 50 % du réseau) et sur des corrections découlant des interventions d'entretien et de réfection réalisées sur le réseau. Les résultats présentés prennent en considération les observations recueillies avant le 31 décembre 2013.
- b Le volet routier du Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur est un sous-ensemble du réseau routier supérieur, totalisant 7 905 km, qui soutient les échanges commerciaux du Québec, en particulier avec le reste du Canada et les États-Unis.

ÉTAT DES CHAUSSÉES DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR



RÉSULTATS	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
■ Bon état (%)	65,9	63,1	64,3	62,2	61,3	62,1	63,2	64,2	67,7	69,4	72,2	76,2	78,4	79,0
■ Déficience mineure (%)	29,5	30,4	28,8	29,9	29,7	28,8	28,6	27,7	25,5	23,8	22,0	19,1	17,9	17,4
■ Déficience majeure (%)	4,6	6,5	6,9	7,9	9,0	9,2	8,2	8,1	6,8	6,8	5,8	4,7	3,8	3,6
■ Cible en bon état (%)	–	–	–	–	61,0	–	–	63,0	67,7	69,0	70,0	72,0	–	78,4

14. Ces investissements incluent la contribution des partenaires.

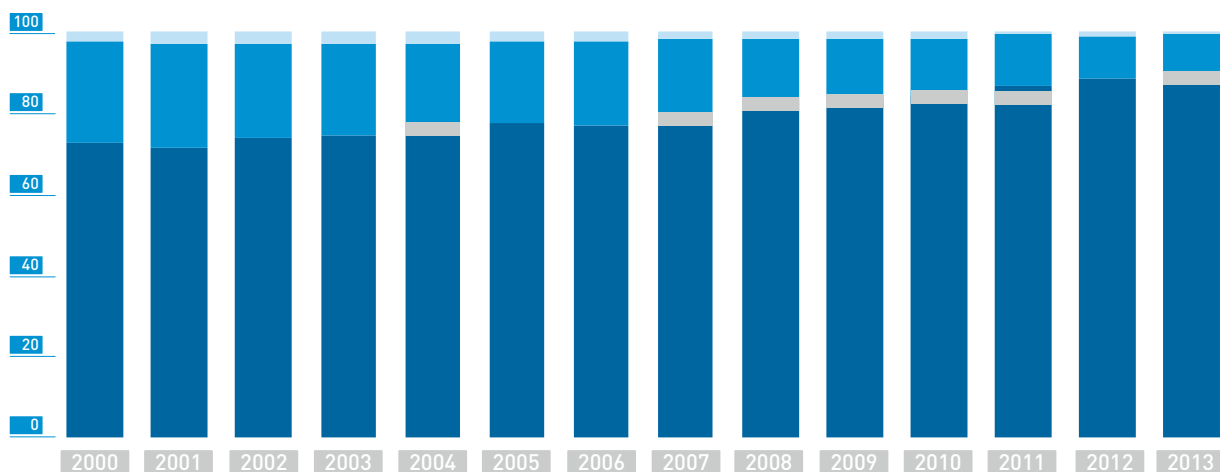
Commentaires :

- En 2013, la chaussée était en bon état sur 79,0 % du réseau routier québécois, selon l'indice de rugosité international. Cette proportion est la plus élevée depuis que l'indice est comptabilisé sur le réseau du Ministère, c'est-à-dire depuis 1999. Il s'agit d'une augmentation de 0,6 point de pourcentage par rapport à 2012.
- Une chaussée en bon état présente un confort au roulement (indice de rugosité international) jugé acceptable pour une classe de route donnée. Le seuil d'acceptabilité a été fixé de façon à assurer confort et sécurité aux usagers selon la classe de la route.
- Une chaussée déficiente présente un confort au roulement jugé inapproprié. Cette déficience est considérée mineure ou majeure selon le degré de dégradation de la chaussée. De façon générale, une intervention de surface est suffisante pour corriger une déficience mineure et une intervention en profondeur est requise pour pallier une déficience majeure.

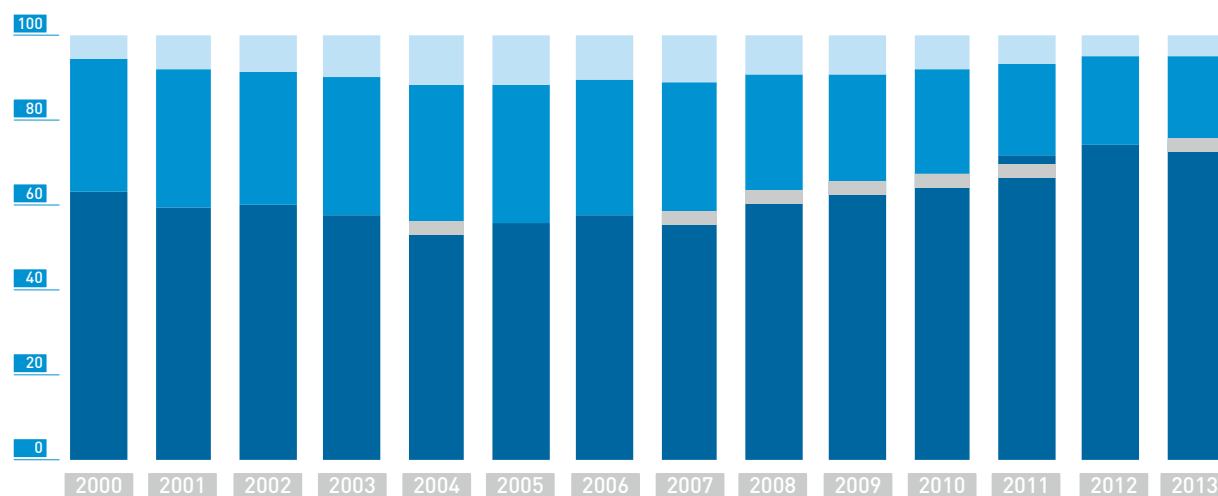
72

PARTIE 3
LES RÉSULTATS

ÉTAT DES CHAUSSÉES DU RÉSEAU STRATÉGIQUE EN SOUTIEN AU COMMERCE EXTÉRIEUR



RÉSULTATS	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
■ Bon état (%)	72,7	71,5	73,8	74,3	76,4	77,5	76,9	78,6	82,1	83,1	84,0	86,8	88,2	88,3
■ Déficience mineure (%)	24,8	25,4	23,2	22,4	20,8	19,8	20,6	19,4	16,3	15,3	14,4	12,3	10,8	10,8
■ Déficience majeure (%)	2,5	3,0	3,0	3,3	2,8	2,7	2,4	2,0	1,5	1,6	1,6	1,0	1,0	0,9
■ Cible en bon état (%)	-	-	-	-	76,0	-	-	78,0	82,1	83,0	83,5	84,0	-	88,2



RÉSULTATS	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
■ Bon état (%)	63,6	59,9	60,5	57,5	55,5	56,1	57,9	58,7	62,0	64,1	67,5	72,0	74,5	75,3
■ Déficience mineure (%)	31,1	32,2	31,0	32,8	33,1	32,2	31,7	31,0	29,1	27,1	25,1	21,8	20,7	20,0
■ Déficience majeure (%)	5,3	7,9	8,5	9,7	11,4	11,7	10,4	10,5	8,9	8,8	7,4	6,2	4,8	4,7
■ Cible en bon état (%)	-	-	-	-	55,0	-	-	57,0	62,0	64,0	66,0	68,0	-	74,5

LES STRUCTURES



■ Construction d'un pont au-dessus de la rivière Gilbert et de la 34^e rue à Notre-Dame-des-Pins, au Québec, dans le cadre du prolongement de l'autoroute 73.

Le réseau routier sous la responsabilité du Ministère comprend plus de 5 300 structures dont la longueur est de 4,5 m ou plus¹⁵. Près de 70 % de l'actif a été construit au cours des années 1960 à 1980. Puisque des travaux de réparation sont habituellement nécessaires 30 ans après la construction d'un ouvrage, les besoins d'entretien et de réparation sont considérables en ce moment. Ainsi, en 2013-2014, des investissements de 580,1 millions de dollars¹⁶ ont été consacrés à la mise aux normes des structures.

15. Ces données ne comprennent pas les quelque 4 300 ponts municipaux dont l'entretien a été repris par le Ministère en janvier 2008. Leur état est présenté sous l'indicateur 6 du Plan stratégique, « Proportion des ponts du Ministère en bon état sur le réseau municipal ».

16. Ces investissements incluent la contribution des partenaires.

PROPORTION DES STRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR EN BON ÉTAT^a (%)

PS

5

PADD

18

2012-2013

69,9

2013-2014

71,2^b

CIBLE 2013-2014

69,9

a Une structure en bon état ne nécessite aucune intervention avant cinq ans.

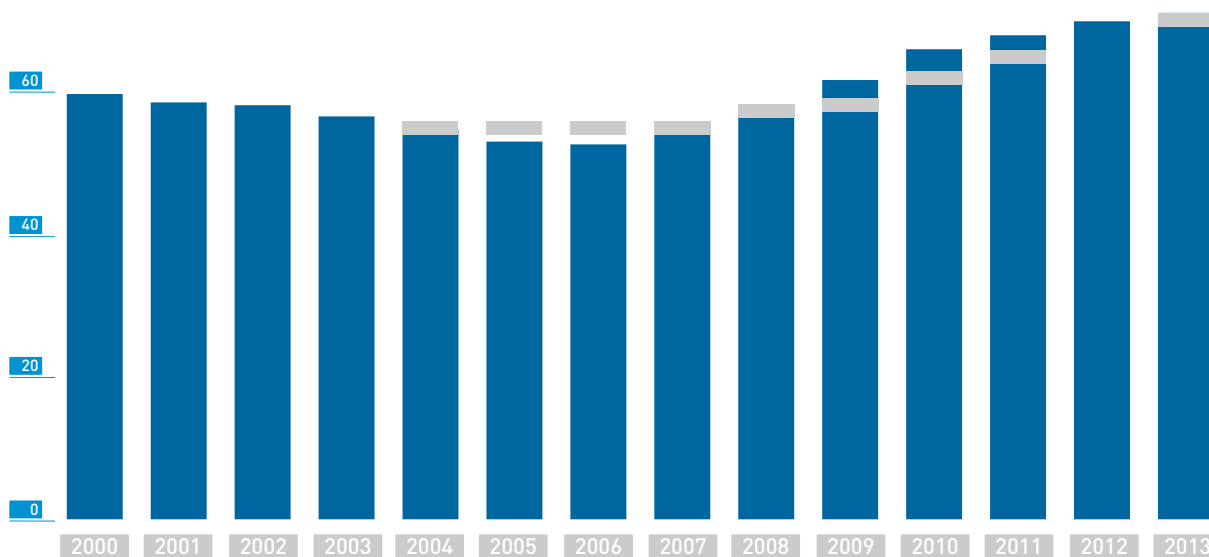
b Les résultats présentés prennent en considération les inspections et les travaux réalisés avant le 31 décembre 2013.

Commentaires :

- Les résultats montrent que la remise en état du parc de structures amorcée en 2007-2008 s'est poursuivie activement au cours de l'année 2013-2014 sur le réseau supérieur.
- La proportion des structures en bon état sur le réseau routier supérieur a augmenté de 1,3 point de pourcentage par rapport à l'année 2012-2013. Depuis 2008-2009, c'est une augmentation de 13,5 points de pourcentage du nombre de structures en bon état qui a été enregistrée.

ÉTAT DES STRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR

80



RÉSULTATS

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
■ Bon état (%)	59,9	58,7	58,1	56,8	54,8	53,3	52,9	54,5	57,7	61,8	66,2	68,1	69,9	71,2
■ Cible en bon état (%)	—	—	—	—	55,0	55,0	55,0	55,0	57,5	58,2	61,6	65,0	—	69,9

LA GESTION DES PONTS SITUÉS SUR LE RÉSEAU MUNICIPAL

En janvier 2008, le Ministère a repris, par décret gouvernemental, la gestion de près de 4 300 ponts situés sur le réseau municipal. Au 1^{er} avril 2008, 43 % des ponts étaient en bon état, tandis que plusieurs autres présentaient des pertes de fonctionnalité. Compte tenu de l'état de certains de ces ouvrages et afin de prolonger leur maintien en service, le Ministère y a limité la circulation de véhicules lourds.

Il arrive également que certains ponts soient interdits à la circulation lorsqu'on les démolit ou pendant la période nécessaire pour les réparer ou pour les remplacer. Ainsi, 40,5 % des ponts sous la responsabilité du Ministère et situés sur le réseau municipal étaient touchés par l'une ou l'autre de ces mesures en 2008. Ainsi, en 2013-2014, des investissements de 113,5 millions de dollars¹⁷ ont été consacrés aux ponts situés sur le réseau municipal.

17. Ces investissements incluent la contribution des partenaires.

PROPORTION DES PONTS SUR LE RÉSEAU MUNICIPAL EN BON ÉTAT^a (%)

PS 6

PADD 19

2012-2013	2013-2014	CIBLE 2013-2014
49,7	50,4 ^b	49,7

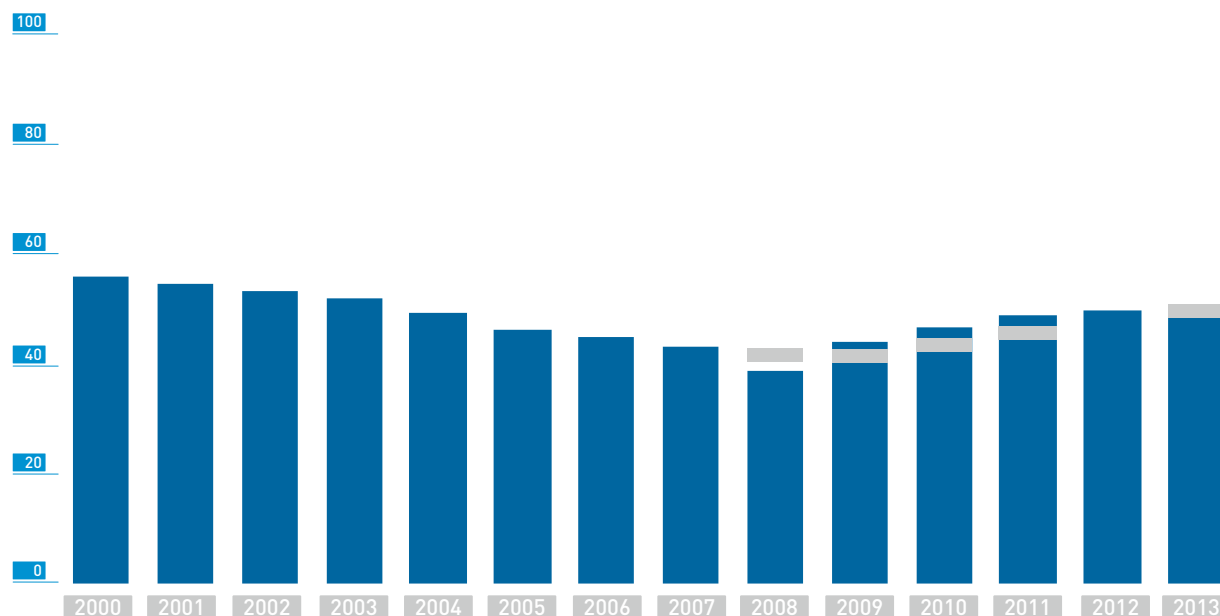
a Un pont en bon état ne nécessite aucune intervention avant cinq ans.

b Les résultats présentés prennent en considération les inspections et les travaux réalisés avant le 31 décembre 2013.

Commentaire :

→ Pour 2013-2014, on observe une hausse de 0,7 point de pourcentage du nombre de ponts en bon état sur le réseau municipal. Depuis 2008-2009, une augmentation de près de 12 points de pourcentage du nombre de structures en bon état a été enregistrée.

PROPORTION DES PONTS SUR LE RÉSEAU MUNICIPAL EN BON ÉTAT



RÉSULTATS	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
■ Bon état (%)	55,8	54,2	53,1	51,6	49,3	46,1	44,8	43,0	38,6	43,8	46,6	48,7	49,7	50,4
■ Cible en bon état (%)	–	–	–	–	–	–	–	–	41,1	41,1	43,5	45,3	–	49,7



RÉVISER LES PROGRAMMES D'AIDE FINANCIÈRE À LA VOIRIE LOCALE

Depuis le transfert de la gestion du réseau routier local aux municipalités, en 1993, le Ministère accorde une aide technique et financière au milieu local pour l'entretien et l'amélioration du réseau routier, notamment par la mise en œuvre de trois programmes : le Programme d'aide à l'entretien du réseau routier local, le Programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal et le Programme d'aide à la réfection des ouvrages d'art municipaux. Le Ministère accorde aussi une aide à l'entretien des routes d'accès aux localités isolées.

En 2012, le Ministère a amorcé une réflexion afin de moderniser ces programmes qui nécessitaient certains ajustements (indexer des paramètres, axer sur l'entretien plutôt que sur l'amélioration, etc.). Cette modernisation repose sur trois principes fondamentaux :

- l'équité dans l'octroi de l'aide financière accordée entre les multiples bénéficiaires;
- une reddition de comptes visant à assurer la saine gestion des fonds publics;
- un partenariat avec le monde municipal, dans lequel le Ministère joue un rôle d'accompagnateur en matière de mobilité et de sécurité routière.

En 2013-2014, le Ministère a poursuivi ses travaux de révision des programmes d'aide financière à la voirie locale. Un nouveau programme comportant trois volets, soit la planification des investissements, l'immobilisation et l'entretien, a été conçu et est actuellement à l'étude. L'objectif premier de cette révision consiste à remettre en état les structures et les routes par des travaux d'immobilisation.

Notons que le premier de ces trois volets a été mis en place en 2012 avec l'introduction du Plan d'intervention en infrastructures routières locales (y compris le Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal), qui s'applique à l'échelle des municipalités régionales de comté, dans le cadre du Programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal.

L'INTÉGRATION DE L'ART AUX INFRASTRUCTURES DU MINISTÈRE

L'Orientation sur l'intégration de l'art aux infrastructures du ministère des Transports du Québec, actuellement en cours d'élaboration, propose des principes pour guider les intervenants du Ministère dans le traitement des demandes d'intégration de l'art aux infrastructures de transport, plus particulièrement celles qui ne sont pas assujetties à la Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics, soit les routes, les ponts et les viaducs.

Cette orientation comporte six objectifs :

- veiller au traitement adéquat des demandes;
- faciliter la planification et la préparation des interventions artistiques;
- améliorer l'intégration de l'infrastructure dans le milieu;
- contribuer à la mise en valeur et à l'enrichissement du cadre de vie;
- contribuer à la qualité des relations avec les partenaires du milieu;
- permettre à la population d'apprécier l'art public.

L'Orientation contribuera à l'atteinte de l'objectif 21 de l'Agenda 21 de la culture du Québec, qui vise notamment à « améliorer la qualité culturelle des cadres de vie par une mise en valeur judicieuse du patrimoine, une présence significative de l'art public, une architecture, un design et des paysages distinctifs ». À cette fin, le gouvernement a créé le « Chantier culture », qui se traduit par un engagement auquel sont soumis tous les ministères et organismes visés par la Loi sur le développement durable. Pour ce faire, le Ministère a ajouté à son Plan d'action de développement durable cette action qui contribue à l'atteinte d'un objectif de l'Agenda 21.

POURCENTAGE DE RÉALISATION (DE L'ÉLABORATION À L'ADOPTION) DE L'ORIENTATION SUR L'INTÉGRATION DE L'ART AUX INFRASTRUCTURES DU MINISTÈRE

PADD 21

2013-2014	CIBLE 2013-2014
65	Adoption de l'Orientation sur l'intégration de l'art aux infrastructures du Ministère avant le 1 ^{er} avril 2015

Commentaires :

- En 2011-2012, une première version de l'Orientation et d'un document décrivant les éléments de problématique y étant associés ont été produits. Des consultations ont également été menées au sein du Ministère.
- En 2013-2014, le processus de validation de l'Orientation auprès des autorités du Ministère a été entrepris.

OBJECTIF 1.3

Soutenir la complémentarité et l'efficacité des modes de transport des marchandises



■ L'efficacité des déplacements liés aux échanges commerciaux repose sur la qualité des infrastructures multimodales.

L'efficacité des déplacements liés aux échanges commerciaux entre le Québec et ses partenaires repose sur la qualité des infrastructures multimodales et routières du Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur. Il en va de même pour le commerce intraprovincial du Québec.

Des modes de transport variés et efficaces permettent aux expéditeurs de desservir des marchés toujours plus éloignés en fonction des avantages propres à chaque mode de transport et des créneaux qu'ils occupent tout en contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le maintien de l'intégrité des infrastructures maritimes et ferroviaires, le développement de centres multimodaux performants, l'harmonisation des normes par la conclusion d'ententes avec les administrations voisines de même que l'utilisation des systèmes de transport intelligents sont essentiels pour optimiser les déplacements et, ainsi, assurer de façon sécuritaire, durable et à un coût avantageux, le transport des marchandises entre les diverses régions du Québec et vers les marchés extérieurs.

Des investissements viennent aussi améliorer la complémentarité et l'efficacité des différents modes de transport des marchandises, que ce soit par le développement du transport intermodal, par des mesures d'efficacité énergétique ou d'amélioration des procédés et des pratiques logistiques, par la conversion vers des sources d'énergie moins émettrices de gaz à effet de serre ou encore par la modernisation des équipements. Pour le secteur du camionnage et de la livraison, par exemple, il peut s'agir d'installer des équipements améliorant l'aérodynamisme des véhicules, d'acquies des véhicules à propulsion hybride ou électrique ou encore, d'effectuer une conversion vers des énergies moins émettrices de gaz à effet de serre, comme le gaz naturel ou le biométhane. En plus d'être bénéfiques pour l'environnement et de réduire la dépendance au pétrole, ces investissements dans l'amélioration de l'efficacité énergétique permettent de réduire les coûts d'exploitation de chaque mode de transport.

VALEUR DES SUBVENTIONS ENGAGÉES POUR LES PROJETS DE TRANSPORT DES MARCHANDISES (M \$)

	ÉTAT 2012-2013	RÉSULTAT 2013-2014	CIBLE 2013-2014
Ferroviaire	7,3 ^{a, b}	—	3 M \$ pour le Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal
Maritime	3,6 ^{a, b}	—	et 0,6 M \$ pour le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire
Routier	6,1 ^c	4,7	5,2 M \$ pour le programme Écocamionnage ^d

a ERRATUM. Pour les secteurs ferroviaire et maritime, une erreur s'est glissée dans l'état de situation en 2012-2013 apparaissant dans le Plan stratégique 2013-2015 (p. 27). L'information présentée au Rapport annuel de gestion 2013-2014 – Ministère des Transports a été corrigée.

b L'état 2012-2013 présente les montants engagés dans le cadre du programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier, ferroviaire et maritime – volet ferroviaire et maritime et du programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par l'implantation de projets intermodaux dans le transport maritime et ferroviaire, qui se sont terminés respectivement le 31 décembre 2012 et le 31 mars 2013.

c L'état 2012-2013 présente les montants engagés dans le cadre du Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier, ferroviaire et maritime – volet routier, qui s'est terminé le 31 décembre 2012.

d Ce montant inclut la somme autorisée par le Conseil du trésor (5,1 millions de dollars) ainsi que les dépenses de rémunération du personnel et de fonctionnement (0,1 million de dollars).

Commentaires :

- Le Conseil du trésor a approuvé le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire en octobre 2013 et le Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal en février 2014. Aucune subvention n'a été versée en 2013-2014 pour ces programmes.
- Les budgets des deux programmes ont été rendus disponibles à la suite de la mise en vigueur, en mars 2014, d'une entente administrative entre le ministère des Transports et le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs. Le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire est doté d'un budget de 20,1 millions de dollars d'ici le 31 mars 2017. Quant au Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal, il dispose d'un budget de 41 millions de dollars d'ici le 31 mars 2017. Ces programmes sont financés par le Fonds vert. Dès le printemps 2014, le Ministère a commencé à rencontrer les partenaires afin de les informer du contenu de ces nouveaux programmes.
- Le Programme d'aide Écocamionnage a été entériné par le Conseil du trésor en février 2014. Ce programme est doté d'un budget de 28,3 millions de dollars d'ici le 31 mars 2017 et son financement provient également du Fonds vert. En 2013-2014, près de 4,7 millions ont été engagés par le Ministère afin de favoriser l'utilisation d'équipements et de technologies visant à améliorer l'efficacité énergétique tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre dans le transport des marchandises. L'écart de 0,4 million de dollars entre le montant dépensé et le montant autorisé par le Conseil du trésor s'explique par le traitement de cinq demandes totalisant 0,3 million de dollars reportées en 2014-2015. De plus, une somme de 0,1 million de dollars n'a pu être accordée, faute de pièces justificatives.

FAVORISER LE MAINTIEN DE L'INTÉGRITÉ DES INFRASTRUCTURES MARITIMES ET FERROVIAIRES

Le Ministère poursuit son intervention visant à favoriser le maintien de l'intégrité de certains réseaux ferroviaires et d'infrastructures maritimes dans un souci de sécurité, de compétitivité économique et de développement durable. À cet égard, l'action du Ministère concerne :

- le maintien de l'intégrité des chemins de fer d'intérêt local et d'infrastructures maritimes ;
- le Ministère a versé 0,7 million de dollars en 2013-2014 dans le cadre de l'Entente Canada-Québec sur la réhabilitation des infrastructures ferroviaires des chemins de fer d'intérêt local,
 - une aide financière de 120 600 dollars a également été versée en 2013-2014 pour l'entretien d'infrastructures maritimes au Nunavik en vertu de l'entente Sanarrutik,
- l'aide spéciale pour assurer l'entretien, la réfection et l'exploitation du réseau ferroviaire, propriété de la Société du chemin de fer de la Gaspésie ;
- en 2013-2014, le Ministère a annoncé une subvention supplémentaire de 10 millions de dollars pour assurer l'entretien, la réfection et l'exploitation du réseau ferroviaire. Au total, une subvention de 27 millions de dollars a été engagée sur une période de 2 ans (2012-2013 et 2013-2014) pour le chemin de fer de la Gaspésie. En 2013-2014, le Ministère a versé 13 millions de dollars sous forme de subvention,
- le maintien de l'intégrité et de la sécurité d'une partie du réseau du Chemin de fer de Québec Central, propriété du Ministère ;
- un investissement de 1,3 million de dollars a été réalisé en 2013-2014.

LA POLITIQUE SUR LE TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES 2009-2014



- Tracteur semi-remorque équipé d'un ensemble aérodynamique et de jupes latérales permettant de réduire la consommation de carburant. Le Ministère soutient des projets visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Afin de soutenir la croissance et la compétitivité de l'industrie du transport des marchandises, le Ministère, en collaboration avec ses partenaires gouvernementaux, a rendu publique, en juin 2009, une politique ministérielle propre au transport routier des marchandises. La mise en œuvre de cette politique repose sur un plan d'action annuel qui établit les cibles à atteindre, favorise la contribution des partenaires privés et gouvernementaux et la met en évidence, et tient compte de la conjoncture changeante de cet environnement particulier.

79

PARTIE 3
LES RÉSULTATS

POURCENTAGE DE RÉALISATION DES ACTIONS PRÉVUES DANS LES PLANS D'ACTION ANNUELS

PADD 7

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	CIBLE 2013-2014
82,5	76,2	83,2	89,2	94,4 ^a	L'ensemble des actions prévues dans les plans d'action annuels sera réalisé à 80 %

a À noter que, pour l'exercice 2013-2014, 77 actions ont été considérées pour le calcul du degré de performance. De plus, un certain nombre d'actions inscrites dans le plan annuel relèvent de la responsabilité des partenaires privés et publics du Ministère; le degré de réalisation de ces actions n'est donc pas sous le contrôle direct du Ministère, notamment parce que les partenaires n'ont pas les mêmes calendriers de reddition de comptes.

Commentaires :

- Le plan d'action visait à établir clairement les cibles à atteindre pour l'année 2013-2014. Il a fait l'objet d'un consensus parmi tous les acteurs concernés, qui ont été consultés lors de sa préparation.
- Pour l'année 2013-2014, les 14 axes d'intervention de la politique ont été abordés. De plus, 51 pistes d'action inscrites dans le plan ont été mises en œuvre et appuyées par 77 actions sous la responsabilité du Ministère et de ses partenaires. Le pourcentage de réalisation des actions prévues (94,4 %) a dépassé la cible de 80 % de 14,4 points de pourcentage.

LA POLITIQUE QUÉBÉCOISE SUR L'INTERMODALITÉ DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

Le Ministère prévoyait adopter une politique sur l'intermodalité du transport des marchandises afin d'accroître la complémentarité entre le transport routier et les modes ferroviaire, maritime et aérien pour l'établissement d'un véritable système de transport intermodal qui contribue au développement durable.

POURCENTAGE DE RÉALISATION (ÉLABORATION ET PUBLICATION) DE LA POLITIQUE QUÉBÉCOISE SUR L'INTERMODALITÉ DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

PADD 29

2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	CIBLE 2009-2010
29	57	61	61	61	61	100 % de la Politique québécoise sur l'intermodalité des transports sera réalisée en 2009

Commentaires :

- Le projet de politique a fait l'objet d'une consultation interministérielle en octobre 2009. Les commentaires recueillis par les ministères consultés ont été intégrés dans une deuxième version. Le projet de politique a été réactualisé à l'été 2010, mais demeure inactif depuis.
- Par ailleurs, une vaste étude multimodale sur le transport des marchandises au Québec, en appui aux plans territoriaux de mobilité durable, a été réalisée d'août 2011 à mars 2013. Celle-ci a notamment évalué que le potentiel d'augmentation d'utilisation de l'intermodalité pour le transport des marchandises était relativement faible.
- Considérant les éléments mentionnés ci-dessus, l'élaboration du projet de la Politique québécoise sur l'intermodalité du transport des marchandises est suspendue.

PADD 30

- Puisque le calcul de la quantité de gaz à effet de serre qui peut être potentiellement évitée et réduite doit faire suite à la publication de la Politique québécoise sur l'intermodalité du transport des marchandises, aucune évaluation ne peut être réalisée pour 2013-2014.

OBJECTIF 1.4

Contribuer à l'accessibilité et à la vitalité des régions



■ Les projets routiers majeurs contribuent à l'accessibilité et à la vitalité des régions.

En 2013-2014, plus d'une vingtaine de projets routiers majeurs (dont le coût total est égal ou supérieur à 50 millions de dollars) étaient en cours de réalisation à l'échelle du Québec. Ainsi, grâce à l'ensemble des investissements routiers consentis, la sécurité et la mobilité des personnes et des marchandises se sont vues renforcées sur tout le territoire québécois. L'accessibilité et la vitalité des régions se sont également accrues. À court terme, l'ampleur des investissements qui sont consacrés au réseau routier constitue un apport économique majeur et concret pour le Québec et contribue chaque année à la création et au maintien de milliers d'emplois.

CIBLE

Mener à terme tous les projets annoncés, dans le respect des délais et des budgets^a

a Actuellement, le Ministère travaille à l'élaboration d'indicateurs harmonisés de suivi du respect des budgets et des échéanciers dans le cadre de la mise en œuvre de sa démarche de gestion des projets routiers.

Ces projets sont identifiés selon les régions où ils sont réalisés.

ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

- La construction d'une voie de contournement sur la route 117 à Rouyn-Noranda

BAS-SAINT-LAURENT

- Le prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Notre-Dame-des-Neiges et entre Le Bic et Mont-Joli
- Le réaménagement de la route 185 entre l'autoroute 20 et la frontière du Nouveau-Brunswick / Phase I et II

CAPITALE-NATIONALE

- La réfection de l'autoroute Dufferin-Montmorency / Phases III à VIII
- Le réaménagement de l'échangeur Charest et Robert-Bourassa

CHAUDIÈRE-APPALACHE

- L'élargissement de l'autoroute 73 entre Sainte-Marie et Saint-Joseph-de-Beauce / Phase II
- La construction de la nouvelle route 112 entre Saint-Joseph-de-Coleraine et Thetford-Mines
- Le prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges

ESTRIE

- Le contournement de Sherbrooke par le sud (autoroute 410) / Phase I

MONTÉRÉGIE

- Le prolongement de l'autoroute 35 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine / Phase I et II
- Le réaménagement de l'échangeur entre les autoroutes 20 et 25 et la route 132 à Longueuil

MONTRÉAL – MONTÉRÉGIE

- Le pont Honoré-Mercier / Maintien de la structure
- Le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine / Maintien de la structure

MONTRÉAL

- L'autoroute Métropolitaine / Maintien des structures
- L'échangeur Saint-Pierre / Maintien de la structure
- La réparation des murs et des plafonds des tunnels Ville-Marie et Viger
- Le réaménagement de l'échangeur Décarie Nord
- Le réaménagement du rond-point Dorval / Composante routière
- L'échangeur Turcot et de La Vérendrye / Maintien des structures

NORD-DU-QUÉBEC

- Le prolongement de la route 167 vers les monts Otish

OUTAOUAIS

- Le prolongement de l'autoroute 5

OUTAOUAIS – LAURENTIDES

- Le prolongement de la route 50 entre Doherty et Lachute

CAPITALE-NATIONALE – SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN

- La construction d'une route à quatre voies entre Québec et Saguenay (route 175 et autoroute 73)

SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN

- Le prolongement de l'autoroute 70 vers la Ligne Bagot

DESSERTE AÉRIENNE ET MARITIME DES RÉGIONS ÉLOIGNÉES OU ISOLÉES



■ Aire d'arrivée de la nouvelle aérogare de Puvimituq.

OVT

Le Ministère est propriétaire de 27 aérodromes situés principalement dans les régions éloignées ou isolées du Québec. En plus d'engager des budgets d'exploitation pour les aéroports sous sa responsabilité, le Ministère entend poursuivre son soutien financier aux autres infrastructures aériennes québécoises, aux transporteurs aériens et aux résidents des régions éloignées afin de maintenir l'accessibilité des services existants. Parmi les programmes offerts, notons :

- le Programme d'aide au transport aérien, qui vise à maintenir un réseau aéroportuaire en bon état et sécuritaire, à assurer une continuité dans les services aériens et à donner des moyens aux régions (éloignées ou non) pour développer et améliorer les services aériens ;
 - pour l'année 2013-2014, le Ministère a octroyé des subventions totalisant plus de 0,4 million de dollars dans le cadre de projets d'immobilisation pour soutenir les petits aéroports jouant un rôle essentiel et pour réaliser des études portant sur le positionnement stratégique et le développement de nouvelles liaisons aériennes,
- le Programme de réduction des tarifs aériens pour les résidents des régions éloignées et isolées, qui existe maintenant depuis plus de 20 ans ;
 - pour l'année 2013-2014, ce sont près de 5 000 demandes qui ont été acceptées pour un montant total versé près de 0,9 million de dollars.¹⁸

18. Ces données n'incluent pas les demandes des résidents du Nunavik, qui bénéficient d'un autre programme similaire de la part de l'Administration régionale Kativik.

19. Les régions éloignées ou isolées sont les régions nordiques ou intermédiaires reconnues par Revenu Québec.

20. Cette moyenne concerne 45 liaisons actives ou potentielles réalisées à partir de 33 aéroports situés en régions éloignées ou isolées.

DESSERTE AÉRIENNE ET MARITIME DES RÉGIONS ÉLOIGNÉES OU ISOLÉES

PS

9

OVT

	2012-2013	2013-2014	CIBLE 2013-2014
Indice d'accessibilité du Nord et des régions éloignées ou isolées par liaisons aériennes régulières ^a	S. O.	104	100
Nombre d'escales annuelles de navires offrant un service subventionné	12	12	12

a Erratum : Le libellé initial de cet indicateur attribuait une valeur de 100 au niveau d'accessibilité global correspondant à l'année 2012 (2012 = 100). Or, la valeur de 100 correspond plutôt au niveau d'accessibilité-cible, fixé à 3,5 jours par semaine, qui repose sur l'hypothèse qu'au moins un jour sur deux par semaine, les populations des régions éloignées ou isolées devraient avoir accès aux grands centres urbains au moyen d'un vol direct.

Commentaires :

DESSERTE AÉRIENNE DES RÉGIONS ÉLOIGNÉES OU ISOLÉES

- L'indice d'accessibilité du Nord et des régions éloignées ou isolées¹⁹ témoigne du niveau d'accessibilité de ces régions vers les grands centres urbains de Montréal et de Québec, sur la base du nombre moyen de jours par semaine pendant lesquels un service aérien normal est assuré en direction de ces villes. La valeur de 100 représente un niveau d'accessibilité de 3,5 jours par semaine ou, si on préfère, de 1 jour sur 2.
- Pour l'année 2013-2014, l'indice d'accessibilité se situe à 104, ce qui signifie qu'en moyenne, les transporteurs aériens offrent, depuis les régions considérées, à raison de 3,64 jours²⁰ par semaine, un accès aérien direct à l'un ou l'autre des deux grands centres urbains du Québec, soit Montréal et Québec. Un accès direct correspond à un vol avec ou sans escale, sans changement d'appareil en cours de route et dont la durée d'une escale ne doit pas dépasser deux heures.

DESSERTE MARITIME DES RÉGIONS ÉLOIGNÉES OU ISOLÉES

Le Ministère subventionne depuis plusieurs années les dessertes maritimes de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord ainsi que des Îles-de-la-Madeleine. Depuis août 2009, les contrats de ces dessertes sont administrés par la Société des traversiers du Québec. L'action du Ministère vise à maintenir et à améliorer un lien maritime jugé essentiel pour le transport des personnes et des marchandises entre ces régions, y compris l'île d'Anticosti, et le reste du Québec.

ESCALES ANNUELLES DE NAVIRES

→ En 2013-2014, le Ministère a versé une subvention de 89,3 millions de dollars qui a couvert environ 80 % des frais administratifs et d'exploitation de la Société des traversiers du Québec. Cette subvention a notamment permis de maintenir les 12 escales maritimes²¹ se répartissant comme suit :

- Moyenne et Basse-Côte-Nord : 10 escales²², excluant les têtes de ligne²³ de Rimouski et de Sept-Îles ;
- Îles-de-la-Madeleine : 2 escales²⁴, excluant les têtes de ligne de Montréal et de Matane.

PLAN DE GESTION DE LA SÉCURITÉ DES AÉROPORTS GÉRÉS PAR LE MINISTÈRE

Le Plan de gestion de la sécurité des aéroports constitue un cadre ministériel qui comprend le déploiement d'un système de gestion de la sécurité dans les 14 aéroports gérés par le Ministère. Il s'agit d'un système de gestion des risques intégrant l'exploitation, l'administration ainsi que la gestion des ressources financières et humaines, en vue d'une exploitation sécuritaire des aéroports. Il reconnaît les risques d'erreur et permet de surveiller et d'améliorer la sécurité et le bon fonctionnement de tous les éléments de l'exploitation. Il vise à maintenir à un niveau acceptable les risques liés à l'exploitation des aéroports.

Le Plan de gestion inclut une stratégie de gestion de la sécurité dont la Politique de sécurité fait partie, de même qu'un système de surveillance de la sécurité, un programme de formation, un programme d'assurance de la qualité et un plan d'intervention d'urgence. Il est conforme au Règlement de l'aviation canadien et confirme la position du Ministère comme chef de file en matière de sécurité aéroportuaire.

Le processus, cyclique, est répété tous les quatre ans :

- les audits opérationnels permettent de vérifier la conformité de l'ensemble des activités d'exploitation aéroportuaires du Ministère ;
- l'évaluation de la sécurité des aéroports porte sur les activités et les éléments vulnérables, identifie les fréquences des défaillances et les conséquences des situations dangereuses, établit et hiérarchise les niveaux de risques et conduit à l'élaboration d'une planification de la sécurité ;
- la révision de la Politique de sécurité permet de mettre à jour les engagements du Ministère qui sont diffusés aux employés ;
- l'examen de gestion et l'audit du système vérifient l'atteinte des objectifs de sécurité, l'efficacité des plans de mesures correctives ainsi que des processus et procédures du système.

21. Une escale est un port desservi.

22. Desserte de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord : Port-Menier, Havre-Saint-Pierre, Natashquan, Kegaska, La Romaine, Harrington-Harbour, Tête-à-la-Baleine, La Tabatière, Saint-Augustin et Blanc-Sablon.

23. Une tête de ligne est un port d'approvisionnement.

24. Desserte des Îles-de-la-Madeleine : Chandler et Cap-aux-Meules.

METTRE EN ŒUVRE LE PLAN DE GESTION DE LA SÉCURITÉ DES AÉROPORTS GÉRÉS PAR LE MINISTÈRE

PADD 8 à 11

	RÉSULTATS 2013-2014	CIBLES 2013-2014
Pourcentage de réalisation des audits opérationnels (14 aérodromes)	81	100 % réalisés en 2013-2014
Pourcentage de réalisation de l'évaluation de la sécurité (14 aérodromes)	52	100 % réalisée en 2013-2014
Pourcentage de mise à jour de la Politique de la sécurité des aéroports	40	–
Pourcentage de réalisation de l'examen de gestion et de l'audit du système (14 aérodromes)	5	–

Commentaires :

LES AUDITS OPÉRATIONNELS

- En somme, 81 % des travaux relatifs aux audits opérationnels ont été réalisés à l'échelle des 14 aérodromes sous la responsabilité du Ministère. Ces travaux incluent la planification, la visite des aérodromes et la rédaction des rapports.
- Par ailleurs, les audits opérationnels ont été réalisés dans 11 des 14 aérodromes gérés par le Ministère. En raison des conditions climatiques défavorables, la visite de trois aérodromes n'a pas été faite.

L'ÉVALUATION DE LA SÉCURITÉ

- L'évaluation de la sécurité dans les 14 aérodromes gérés par le Ministère est réalisée à 52 %. L'écart avec la cible est attribuable au temps consacré à la gestion des données, laquelle sera ultérieurement facilitée par une application informatique en ligne en cours de création.

LA ROUTE VERTE



L'aménagement de pistes récréotouristiques doit contribuer à la vitalité des régions. Le gouvernement et les municipalités ont accompli des gestes importants pour favoriser le développement de la pratique du vélo au Québec, et ce, en assurant la sécurité des usagers. La Route verte, dont le chantier a été amorcé en 1995, ne traversait pas moins, en 2013, de 378 municipalités situées dans 16 régions du Québec. Une fois achevée, elle représentera un tracé de près de 5 359 km, soit le plus grand itinéraire cyclable en Amérique du Nord.



■ À vélo sur la Route verte.

TAUX DE RÉALISATION DU RÉSEAU CYCLABLE DE LA ROUTE VERTE CONSOLIDÉE (%)

PS	10	OVT
2012-2013	2013-2014	CIBLE 2013-2014
94	94	95

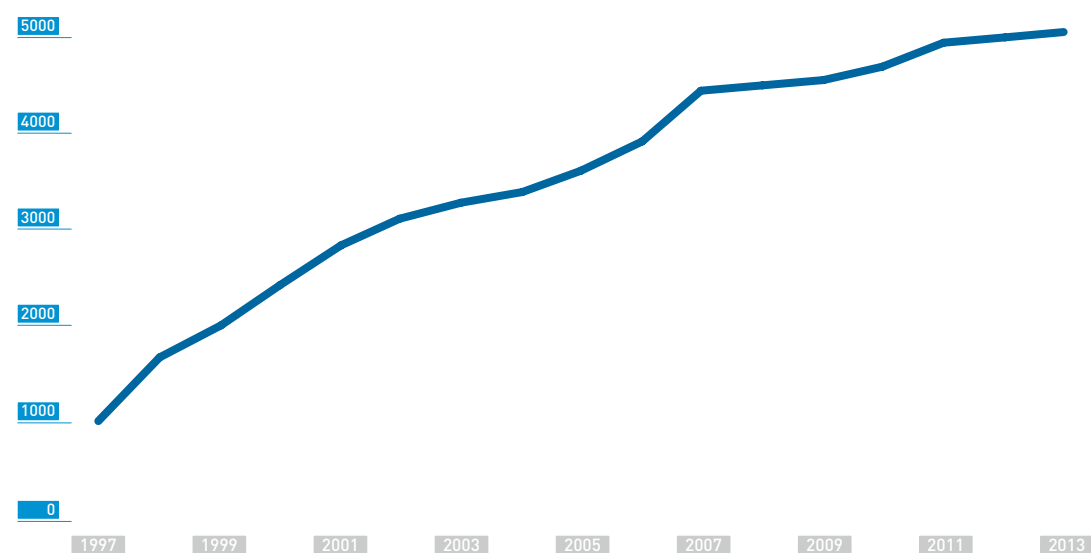
Commentaires :

- En additionnant les kilomètres réalisés des phases 1 et 2, le Ministère est en mesure d'évaluer l'état d'avancement de la Route verte consolidée. Il estime que celui-ci était de 94 % au 31 mars 2013, ce qui correspond à 5 034 km réalisés.
- La phase 1 de la Route verte était terminée à 98 % au 31 octobre 2013, c'est-à-dire que 4 288 km étaient aménagés sur un total de 4 379.
 - La phase 2 devrait comporter 980 km, bien qu'il reste encore 28 km à planifier (tracé détaillé non défini). Au 31 octobre 2013, la phase 2 était terminée à 76 %, c'est-à-dire que 745 km étaient aménagés sur un total de 980.

→ La Route verte regroupe des liens cyclables qui sont sous la responsabilité du Ministère (44 %) et des municipalités (56 %). En 2013-2014, aucune subvention n'a été octroyée pour des projets municipaux dans le cadre du Programme d'aide financière au développement de la Route verte, puisque ce dernier a pris fin le 31 mars 2013. Il en est de même pour le Programme Véloce, un programme accessoire au Programme d'aide financière au développement de la Route verte, lequel a pris fin en même temps.

→ Pour aider les municipalités à compléter la Route verte en procédant à des travaux souvent majeurs, le Programme Véloce II a été rendu public le 24 octobre 2013. Toutefois, l'aide consentie en mars 2014 n'a pas permis la réalisation de travaux pour l'année financière 2013-2014.

RÉALISATION DE LA ROUTE VERTE CONSOLIDÉE (TOTAL DES PHASES 1 ET 2)



RÉSULTATS	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2011	2013
Kilomètres réalisés	1 015	2 005	2 846	3 269	3 598	4 440	4 562	4 923	5 034

LES SENTIERS INTERRÉGIONAUX DE MOTONEIGE ET DE MOTOQUAD

NOMBRE DE KILOMÈTRES DE SENTIERS DURABLES DE VÉHICULES HORS ROUTE

PS

11

OVT

2012-2013

2013-2014

CIBLE

2013-2014

Tracés
proposés

Les travaux sont en cours pour la mise en place des réseaux de sentiers durables

—

Commentaires :

- Depuis avril 2012, le Comité sur les sentiers durables en terres privées travaille à créer des outils afin de faciliter la négociation des droits de passage, dont la *Trousse d'information sur les droits de passage des véhicules hors route sur les terres privées*, lancée le 15 février 2014.
- Présidé par le ministère des Transports, le Comité sur les sentiers durables en terres privées se compose des représentants :
 - de l'Union des producteurs agricoles ;
 - de la Fédération québécoise des Clubs Quads ;
 - de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec ;
 - du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire ;
 - des conférences régionales des élus du Centre-du-Québec, de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent, de la Mauricie, de la Chaudière-Appalaches et du Saguenay-Lac-Saint-Jean.
- En juin 2013, un comité de financement des infrastructures relatives aux sentiers durables a été formé. Ce comité est chargé d'examiner des formules de financement pour faciliter la mise en place des infrastructures nécessaires à ce projet. Il est présidé par un représentant du ministère des Transports. Les délégués des ministères et organismes suivants participent aux travaux, sous la coordination du ministère des Transports :
 - Fédération des clubs de motoneigistes du Québec ;
 - Fédération québécoise des Clubs Quads ;
 - Fédération québécoise des municipalités ;
 - Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire ;



■ Des mesures ont été adoptées pour améliorer la sécurité des utilisateurs de véhicules hors route.

OVT

À la suite de la consultation publique sur les véhicules hors route tenue en 2005 dans 16 régions du Québec et de la commission parlementaire tenue en 2006, 34 mesures ont été adoptées pour améliorer la sécurité des utilisateurs de véhicules hors route et la cohabitation avec les riverains de sentiers. Parmi ces mesures, on note la mise en place de tables de concertation régionales sur les véhicules hors route, pilotées par les conférences régionales des élus dans chaque région. Ces tables de concertation ont pour mandat d'établir des réseaux de sentiers interrégionaux durables à partir des réseaux existants.

- Ministère des Finances et de l'Économie, dont Tourisme Québec;
- Ministère des Ressources naturelles;
- Union des municipalités du Québec.

→ La phase de mise en œuvre du projet des sentiers durables est en cours d'organisation. Le Ministère a établi une structure de projet et met en place un Bureau de mise en œuvre du projet ainsi qu'un Comité de coordination avec les fédérations de véhicules hors route afin de coordonner l'action des différents partenaires impliqués dans le projet.

OBJECTIF 1.5

Offrir aux citoyens de toutes les régions des renseignements qui facilitent les déplacements

Les attentes et les exigences de la population en matière de qualité, d'accessibilité et de transparence de l'information ou encore de renseignements diffusés en temps réel croissent avec le déploiement des nouvelles technologies d'information et de communication. Comme une meilleure connaissance des besoins de la population permet d'offrir des services mieux adaptés, le Ministère s'est engagé à évaluer sur une base régulière le degré de satisfaction des citoyens à l'égard des services d'information aux voyageurs et des renseignements généraux offerts, et à en faire connaître les résultats à la population.

Le Ministère accorde une grande importance à la pertinence et à la qualité de l'information transmise au public voyageur. Ainsi, parmi les diverses mesures visant à permettre aux usagers de prendre une décision éclairée quant à la planification de leurs déplacements, au moment opportun, le Ministère a mis sur pied, en octobre 2008, le service Québec 511 Info Transports²⁵. Il s'agit d'un système intégré ayant pour objet de faciliter l'accès aux renseignements sur les transports, par téléphone, par téléphone intelligent ou sur le Web.

TAUX DE SATISFACTION DES USAGERS DU QUÉBEC 511 INFO TRANSPORTS (%)

PS 12		
2012-2013	2013-2014	CIBLE 2013-2014
94	93	95

Commentaires :

- Encore une fois cette année, selon un sondage téléphonique, les usagers de Québec 511 Info Transports sont satisfaits des services offerts, que ce soit par téléphone (94 %), sur le Web (93 %) ou par des applications pour appareils mobiles (iPhone/iPad et Android) (91 %).
- Une très grande majorité des utilisateurs sont d'accord pour dire que l'utilisation de Québec 511 Info Transports leur a permis de bien planifier leurs déplacements (90 %) et de se déplacer en toute sécurité (88 %). Aussi, au moins les trois quarts des usagers disent que le recours à ce service leur a permis d'éviter la congestion routière (75 %) et d'arriver à destination à temps (77 %).
- En ce qui concerne le service téléphonique Québec 511 Info Transports, 81 % des répondants au sondage considèrent que l'outil interactif est facile à utiliser et 90 % d'entre eux trouvent que l'information est accessible rapidement.
- Parmi les usagers du service téléphonique Québec 511 Info Transports qui ont déjà parlé à un préposé, 99 % considèrent que ce dernier a été courtois et 97 % juge que le préposé a donné de l'information fiable, à jour et exacte.
- Pour ce qui est du service Web Québec 511 Info Transports, la grande majorité des usagers (92 %) jugent que l'information diffusée dans le site est claire.

25. Pour en savoir davantage sur le service Québec 511 Info Transports, le lecteur est invité à consulter également la partie 3.4 du présent rapport, qui traite de la Déclaration de services aux citoyens.

AXE D'INTERVENTION 2

Électrification et changements climatiques

88

PARTIE 3
LES RÉSULTATS

OBJECTIF 1.6

Soutenir l'électrification des transports

Les hausses récentes et appréhendées du prix des carburants soulèvent des préoccupations sur le plan de la compétitivité économique et de la balance commerciale du Québec, qui importe la totalité du pétrole qu'il consomme.

Sur le plan énergétique, le Québec est dans une situation privilégiée, compte tenu entre autres de sa grande disponibilité d'énergie propre et renouvelable, qui est, en plus, offerte à un prix concurrentiel. En ce sens, l'électrification accrue des véhicules est une occasion à saisir, tant pour réduire la dépendance énergétique et l'empreinte environnementale des transports que pour stimuler l'industrie manufacturière²⁶ et contribuer à l'innovation et à la compétitivité économique du Québec.

L'électrification des transports est un grand chantier qui nécessite la collaboration de plusieurs ministères, organismes publics et entreprises privées. Ainsi, la Stratégie d'électrification des transports, lancée le 1^{er} novembre 2013, prévoyait un cadre financier de 516,1 millions de dollars sur la période 2013-2017 afin de soutenir diverses initiatives touchant à la fois le transport des personnes, individuel et collectif, et le transport des marchandises.

En matière de transport individuel, le gouvernement du Québec désire favoriser l'utilisation des véhicules électriques. Il soutient, par exemple, l'acquisition de véhicules électriques et de bornes de recharge à domicile. Il compte aussi poursuivre l'élargissement du réseau public de recharge pour véhicules électriques, notamment par l'entremise du Circuit électrique d'Hydro-Québec, auquel s'est récemment ajouté le Corridor de recharge électrique Québec-Vermont.

Pour le transport individuel, le Ministère voit, entre autres :

- au déploiement d'infrastructures de recharge dans les parcs routiers du réseau supérieur, d'abord avec un projet pilote dans le corridor de l'autoroute 40, entre Montréal et Québec, où on prévoit implanter des bornes de recharge de 240 et 400 volts. Ces bornes seront installées principalement dans les aires de service situées sur l'autoroute 40 et dans les villages-relais situés sur la route 138 et accessibles par celle-ci;
- à l'électrification progressive du parc de véhicules légers des ministères et organismes publics du Québec, y compris celui des réseaux de la santé et de l'éducation, par l'entremise du Centre de gestion de l'équipement roulant.

Par ailleurs, la Stratégie nationale de mobilité durable, annoncée le 10 février 2014, établit les orientations gouvernementales afin d'accélérer l'électrification du transport collectif. Actuellement, grâce au métro de Montréal et au train de banlieue de Deux-Montagnes, environ 50 % des déplacements en transport collectif utilisent l'électricité.

Pour l'électrification des transports collectifs, le soutien du Ministère concerne notamment :

- l'étude de projets de développement ayant recours à un mode entièrement électrique;
- la réalisation, avec ses partenaires, de diverses études et projets pilotes pour accélérer l'électrification du transport collectif;
- l'acquisition d'autobus hybrides en attendant que les réseaux de transports collectifs soient électrifiés²⁷;
- l'achat de véhicules hybrides, hybrides rechargeables ou entièrement électriques par les propriétaires de taxi.

En matière de transport lourd, un peu plus de 26 millions de dollars²⁸ seront réservés pour soutenir des efforts d'électrification dans les trois programmes suivants :

- le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire;
- le Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal;
- le Programme d'aide à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier des marchandises (Écocamionnage).

26. Le Québec dispose d'une filière innovante en matière d'électrification des autobus, des trains et des voitures de métro, de batteries pour véhicules électriques et de plusieurs autres composantes.

27. Un projet pilote réalisé par les sociétés de transport de Montréal et de l'Outaouais a démontré que les autobus hybrides consomment jusqu'à 30 % moins de carburant que les autobus conventionnels, ce qui permet une réduction équivalente des émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, à la suite d'un achat regroupé autorisé en 2012, les sociétés de transport du Québec feront l'acquisition progressive de 509 autobus hybrides à partir de 2014, et ce, sur une période de quatre ans.

28. Cette enveloppe budgétaire permettra de réaliser plusieurs projets novateurs, notamment ceux de branchement à quai pour les navires circulant sur le Saint-Laurent, un créneau en développement.

	RÉSULTAT 2013-2014	CIBLE 2013-2014
a) Taxis électriques, hybrides rechargeables et hybrides subventionnés	— ^c	—
b) Véhicules électriques ^a gouvernementaux en service	4	—
c) Emplacements de recharges déployés sur le corridor Montréal-Québec ^b	— ^c	—
d) Branchement à quai des navires de croisière (projets annoncés)	— ^c	—
e) Équipements subventionnés en transport routier, maritime, aérien ou ferroviaire	214	—
f) Grands projets de transport collectif en planification	— ^c	—

a Incluent les véhicules entièrement électriques et les véhicules hybrides rechargeables.

b Dans les prochaines années, d'autres phases pourraient être déployées selon les résultats du projet pilote.

c Mesures en cours de préparation.

Commentaires :

→ La Stratégie d'électrification des transports prévoyait une somme de 6,7 millions de dollars pour mettre en place une mesure visant à électrifier les taxis. Cette dernière comporte essentiellement trois volets :

- des aides financières (rabais à l'achat offerts par le ministère des Ressources naturelles dans le cadre du programme Roulez électrique²⁹ et de subventions offertes par le ministère des Transports) pour l'acquisition de véhicules de taxis hybrides, hybrides rechargeables et entièrement électriques ;
- une infrastructure de recharge destinée aux taxis ;
- des mesures d'accompagnement pour les propriétaires de véhicules entièrement électriques, élaborées en concertation avec l'industrie du taxi.

Les travaux relatifs à la mise en œuvre de cette mesure étaient en cours au 31 mars 2014.

→ Dans le cadre de la mesure visant l'électrification progressive du parc de véhicules des ministères et organismes publics prévue à la Stratégie d'électrification des transports, le Centre de gestion de l'équipement roulant a effectué des présentations auprès de divers clients potentiels. Au 31 mars 2014, quatre véhicules électriques ont été mis en service, soit trois pour l'utilisation du Centre de gestion de l'équipement roulant et un pour le Ministère. Le Centre a commandé plus de 160 véhicules électriques afin d'augmenter son inventaire et ainsi pouvoir répondre aux besoins de ses clients dans un délai raisonnable. De ce nombre, on compte plus de 70 véhicules dont les bons de commande ont été signés avec des ministères et organismes, y compris ceux du réseau de la santé et de l'éducation.

→ Les sites où on prévoit implanter des bornes de recharge dans le cadre du projet pilote dans le corridor Montréal-Québec ont été déterminés. Les plans et devis pour les bases et l'alimentation électrique ont été préparés. L'appel d'offres a été publié le 11 mars 2014.

29. Le financement du rabais à l'achat est puisé à même le budget du programme Roulez électrique et n'est pas inclus dans la somme de 6,7 millions de dollars.

- Dans le cadre du Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire, les ports de Québec et de Montréal ont déposé des demandes d'aide financière pour la mise en place de systèmes de branchement à quai permettant aux navires, en situation d'escale ou de destination, d'utiliser de l'électricité au lieu de brûler du mazout. Ces dernières étaient en processus d'analyse au 31 mars 2014.
- Mis en œuvre dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques et financés par le Fonds vert, le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire, le Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal et le Programme d'aide à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier des marchandises (Écocamionnage) ont été approuvés respectivement le 29 octobre 2013, le 11 février et le 25 février 2014. Dans le cas du programme Écocamionnage, le Ministère a bonifié, par rapport à l'ancien programme, l'aide financière pour l'acquisition de camions à propulsion électrique ou hybride électrique. En 2013-2014, 214 équipements liés à l'électrification (5 véhicules à propulsion hybride électrique ainsi que 209 systèmes électriques auxiliaires) ont été subventionnés, pour un total de près de 417 000 dollars. Les deux autres programmes ont aussi été bonifiés afin de rehausser l'incitatif financier pour les projets d'électrification, et ce, aussi bien pour le transport des passagers que pour celui des marchandises. Ces derniers n'ont fait l'objet d'aucun engagement en 2013-2014, car la disponibilité de leurs budgets dans le Fonds vert, tout comme celui du programme Écocamionnage, n'a été confirmée qu'à la fin du mois de mars 2014.
- Un projet d'infrastructure en transport collectif, considéré comme majeur, est à l'étude au Ministère, soit :
- la possible incorporation d'un système sur rail dans le cadre du remplacement du pont Champlain par un nouveau pont situé en aval, annoncé le 19 avril 2013.

En 2013-2014, ce projet n'était pas inscrit dans le Plan québécois des infrastructures comme étant en planification.

Autre projet

La Stratégie d'électrification des transports exprimait la volonté de faire de Montréal une vitrine de démonstration pour les technologies associées à l'électromobilité. Dans cette perspective, le décret 1220-2013 concernant l'octroi d'une aide financière maximale de 11,9 millions à la Société de transport de Montréal au cours des exercices financiers 2014-2015, 2015-2016 et 2016-2017 a été adopté. Le projet de démonstration consiste à acquérir et à faire l'essai, sur une période de trois ans, de trois autobus entièrement électriques recourant à une technologie de recharge « par biberonnage ». Au 31 mars 2014, une convention d'aide financière entre la Société de transport de Montréal et le Ministère était en cours de production, conformément au décret.

OBJECTIF 1.7

Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'adaptation aux impacts des changements climatiques en transport

Le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques a permis au Québec de réitérer son intention de demeurer un chef de file dans la lutte aux changements climatiques à l'échelle nord-américaine. Le Québec poursuit son virage vers une économie plus verte et moins dépendante en énergie, ainsi que ses efforts pour accroître sa résilience, ou sa capacité d'adaptation, à l'égard des impacts des changements climatiques. D'ailleurs, l'objectif du gouvernement est de réduire de 20 %, à l'horizon 2020, les émissions de gaz à effet de serre du Québec sous leur niveau de 1990.



Le Plan d'action et la Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques 2013-2020 totalisent des investissements prévus de près de 3,3 milliards de dollars à partir du Fonds vert. Les revenus de ce dernier proviennent du prolongement, jusqu'en 2014, de la redevance sur les carburants et combustibles fossiles et du Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre, dont les deux tiers de ces revenus permettront de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports. Le gouvernement du Québec prévoit consacrer environ 1,6 milliard pour favoriser l'utilisation des transports collectif et alternatif.

Pour améliorer le bilan des transports, le gouvernement continue de miser sur le soutien aux transports collectif et alternatif, sur l'efficacité énergétique et l'innovation technologique, en plus de faire une place grandissante aux énergies moins émettrices de gaz à effet de serre. À cet égard, parmi les 30 priorités d'intervention ciblées dans le Plan d'action, cinq concernent la réduction des émissions de gaz à effet de serre en transport, dont quatre relèvent en grande partie du Ministère. Par ailleurs, deux priorités concernent notamment l'adaptation des infrastructures de transport aux impacts des changements climatiques.

RÉDUCTION^a D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE EN TRANSPORT (KTCO₂ ÉQ.)

	PS 14	PADD 25	PADD 31 ³⁰
	2012-2013 ^b	2013-2014 ^b	CIBLE 2013-2014
Transports collectif et alternatif	157 ^c	71	Cibles gouvernementales en élaboration dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques
Transport intermodal	57 ^c	125	
Efficacité des transports maritime, ferroviaire et aérien	33 ^d	51	
Efficacité énergétique et utilisation de carburant de remplacement en transport routier des marchandises	88 ^e	128	
Réglementation rendant obligatoire l'activation des limiteurs de vitesse des camions à un maximum de 105 km/h	130	130	–
TOTAL	465	505	

a Aux fins du présent indicateur, le terme « réduction » réfère indistinctement aux émissions de gaz à effet de serre réduites ou évitées, à moins d'indications contraires. Les cibles et les résultats sont présentés en milliers de tonnes d'équivalent dioxyde de carbone (ktCO₂ éq.), abrégé sous la forme « kt » pour alléger le texte.

b Dans plusieurs cas, il s'agit de résultats potentiels, qui reposent sur divers hypothèses et résultats anticipés. Des révisions pourraient survenir en fonction, par exemple, de rapports de vérification selon la norme ISO 14064-3. Par ailleurs, les résultats de l'année 2012-2013 constituent une estimation des émissions de gaz à effet de serre qui découlent de l'aide financière attribuée par les programmes et la réglementation mis en œuvre dans le cadre du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques depuis leur entrée en vigueur et calculés, lorsque possible, selon des méthodologies spécifiques. À partir de 2013-2014, la reddition de comptes effectue le suivi de nouveaux programmes financés dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques et comptabilise aussi les résultats de la réglementation et des projets et équipements subventionnés précédemment dans la mesure où le Ministère estime qu'ils ont permis des réductions des émissions de gaz à effet de serre dans l'année.

c Le résultat inscrit dans le Plan stratégique 2013-2015 était erroné. Il aurait dû correspondre à celui inscrit dans le Rapport annuel de gestion 2012-2013. Par ailleurs, une révision a été effectuée pour le transport collectif et actif en utilisant la hausse réelle de l'offre de service des organismes de transport collectif.

d Une révision des résultats de l'année 2012-2013 a été effectuée en 2013-2014 selon les données des rapports de vérification basés sur la norme ISO 14064-3 de certains projets.

e Un dossier dont la documentation était à l'étude en 2012-2013 est maintenant comptabilisé.

30. Le résultat de l'indicateur PADD 31, « Quantité d'émissions de gaz à effet de serre prévue dans le Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012 qui peut être potentiellement évitée et réduite et qui relève du Ministère » pour la période 2008-2013 est de 394 kt. Ce résultat s'obtient en additionnant les réductions d'émissions de gaz à effet de serre découlant des programmes et de la réglementation mis en place dans le domaine du transport des marchandises par le Ministère dans le cadre du Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012.

Les programmes suivants ont été mis en œuvre par le Ministère en 2013-2014 dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques :

PROGRAMMES VISANT LA RÉDUCTION D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

	DATE D'ADOPTION	DATE DE FIN	BUDGET AUTORISÉ (M \$)
Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun ^a	16 janvier 2013	31 décembre 2013	132 ^b
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional ^a	16 janvier 2013	31 décembre 2013	8 ^b
Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant	19 juin 2013	31 décembre 2013	1
Programme d'aide financière aux infrastructures cyclables et piétonnes (Véloce II)	15 octobre 2013	31 mars 2016	23
Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire	29 octobre 2013	31 mars 2017	20,1
Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport collectif ^a	6 février 2014	31 décembre 2014	152,8
Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal	11 février 2014	31 mars 2017	41
Programme d'aide à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier des marchandises (Écocommionnage)	25 février 2014	31 mars 2017	28,3

a Ce programme est mis en œuvre pendant la période couverte par l'année civile.

b De ce montant, 12,8 millions de dollars proviennent du Fonds des réseaux de transport terrestre pour le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun et 4,0 millions de dollars pour le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional.

Commentaires :

Une entente administrative entre le ministère des Transports du Québec et le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs concernant la mise en œuvre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques est entrée en vigueur le 18 mars 2014. L'entente détermine notamment les modalités de fonctionnement liées au financement des actions découlant de la mise en œuvre des priorités du plan d'action.

Le Ministère a engagé des fonds dans le cadre de cinq programmes liés à ce plan d'action en 2013-2014.

→ Le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun a permis de soutenir financièrement les autorités organisatrices de transport en commun dans leurs efforts pour accroître l'offre de services par rapport à celle de 2006. Selon les données prévisionnelles soumises par ces dernières, l'offre de services de transport en commun aurait augmenté de près de 28,4 % du 31 décembre 2006 au 31 décembre 2013, ce qui aurait contribué à une augmentation de l'achalandage de 15,4 % selon les données prévisionnelles de 2013. On estime que cette hausse aurait permis l'évitement de 57 kt³¹ de gaz à effet de serre³².

31. Les paramètres qui entrent dans le calcul de cette donnée ont été mis à jour, notamment la distance moyenne de chaque déplacement automobile évité et le kilométrage total additionnel nécessaire pour hausser l'offre de services du transport collectif, ce qui explique l'écart entre le résultat de 2013-2014 et les résultats présentés antérieurement. Si les paramètres utilisés pour évaluer le résultat de 2013-2014 avaient été appliqués pour évaluer le résultat de 2012-2013, ce dernier aurait été de 46 kt. La méthodologie suivante est utilisée : la hausse d'achalandage est traduite en déplacements évités en automobile à l'aide des dernières données disponibles sur le taux d'occupation des véhicules et la part modale de l'automobile. Une distance moyenne à chaque déplacement est ensuite appliquée. La quantité de litres de carburant évités est calculée à l'aide du taux moyen de consommation de carburant du parc québécois de véhicules légers, corrigée afin de tenir davantage compte des conditions réelles d'utilisation, puis converti en tCO₂ éq. De ce résultat, il faut soustraire les émissions supplémentaires découlant de la hausse de l'offre de transport collectif qui sont calculées en estimant le kilométrage total nécessaire pour hausser l'offre de services à partir duquel on applique un taux moyen de consommation de carburant, le tout étant ensuite converti en tCO₂ éq.

32. Par ce programme, le Ministère soutient la hausse de l'offre de transport collectif, qui, elle, contribue à la hausse de l'achalandage du transport en commun. Toutefois, divers autres facteurs, tels que le prix de l'essence, la congestion ou la conjoncture économique, sont susceptibles d'influer également sur l'évolution de cet achalandage et par conséquent sur les résultats ici présentés.

- Le Ministère a par ailleurs approuvé 395 demandes concernant 5 568 équipements et totalisant des subventions de près de 4,7 millions de dollars dans le cadre du Programme d'aide à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier des marchandises (Écocamionnage). Les technologies subventionnées permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 kt annuellement³³.
- Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional a octroyé des aides financières de près de 7,8 millions de dollars, pour 2013, à une administration régionale, 4 conférences régionales des élus, 66 municipalités régionales de comté, 4 municipalités et 7 transporteurs afin de favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif en région.
- Des subventions totalisant près de 1 million de dollars dans le cadre du Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant ont permis l'adaptation de 45 taxis et 2 autocars.
- Neuf projets ont été acceptés pour des engagements d'environ 3 millions de dollars dans le cadre du volet 1 du Programme d'aide financière aux infrastructures cyclables et piétonnes (Véloce II). Ces projets couvrent 9,3 km de nouvelles voies cyclables, dont une nouvelle structure à Alma, ainsi que trois interventions de modération de la circulation dans des corridors scolaires.

Bien que ces trois derniers programmes contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, celles-ci n'ont pas été quantifiées en l'absence d'une méthodologie adaptée.

Par ailleurs, au 31 mars 2014, aucune somme n'avait pu être engagée dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport collectif, car le décret virant du Fonds vert au Fonds des réseaux de transport terrestre les sommes qui sont affectées à des mesures applicables au transport collectif et alternatif à l'auto en solo, conformément à la Loi sur le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, était en élaboration³⁴.

Puisque le financement du Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal et du Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire par le Fonds vert n'a été rendu disponible qu'après la signature de l'entente administrative, aucune somme n'a pu être engagée en 2013-2014.

D'autres réductions d'émissions de gaz à effet de serre réalisées en 2013-2014 sont attribuables à trois programmes et une réglementation mis en œuvre par le Ministère dans le cadre du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques.

- Le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport des marchandises a été lancé en juin 2009. Pour le volet maritime et ferroviaire, 23 projets ont été acceptés et ils ont permis des réductions d'émissions de gaz à effet de serre d'environ 51 kt. Pour le volet camionnage, les 12 565 équipements financés ont permis des réductions de l'ordre de 88 kt.
- Entre le lancement en mai 2008 du Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre et le 31 décembre 2012, 40 projets ont été acceptés. En 2013-2014, des réductions d'émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 125 kt sont estimées pour ces projets.
- Le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes, qui a pris fin le 31 décembre 2012, a notamment subventionné la modification de 749 autobus réguliers afin d'en améliorer l'efficacité énergétique. Cela a permis une réduction de l'ordre de 14 kt en 2013-2014, puisque plusieurs de ces autobus sont toujours en circulation.
- La réglementation concernant l'activation obligatoire du limiteur de vitesse des véhicules lourds et le réglage à 105 km/h maximum est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2009. La disposition pénale s'applique depuis juillet de la même année. Pour 2013-2014, on estime que cette mesure entraîne une réduction de 130 kt d'émissions de gaz à effet de serre.

33. Toutes les technologies admissibles au financement du programme sont préalablement évaluées selon une méthode reconnue afin de déterminer leur potentiel en termes de réduction de consommation en carburant. Par exemple, des essais sur piste supervisés par un organisme indépendant sont réalisés. Le potentiel de réduction annuelle de consommation de carburant de chaque technologie est ensuite estimé à partir d'hypothèses documentées reliées aux opérations du véhicule (consommation, kilométrage annuel moyen, etc.) et converti en tCO₂ éq. Le résultat final représente la somme des émissions de gaz à effet de serre réduites par l'ensemble des équipements subventionnés que le Ministère estime en opération.

34. Par ailleurs, un décret concernant l'octroi d'une aide financière à la Société de transport de Montréal pour faire l'essai de trois autobus entièrement électriques recourant à une technologie de recharge « par biberonnage » a été adopté le 20 novembre 2013 dans le cadre de la priorité 13 du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques. Au 31 mars 2014, une convention d'aide financière était en cours d'élaboration, conformément au décret. Pour plus de détails, le lecteur est invité à consulter l'indicateur PS 13.

L'ADAPTATION AUX IMPACTS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Dans le cadre de la Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques 2013-2020, le gouvernement prévoit renforcer la résilience des infrastructures aux impacts climatiques appréhendés. Compte tenu de l'importance des infrastructures de transport quant à la sécurité des usagers et à la mobilité des personnes et des marchandises, des mesures préventives et des interventions efficaces sont essentielles. La définition des solutions d'adaptation ciblées doit intégrer une approche de gestion des risques. Pour ce faire, on doit améliorer les connaissances, réduire les incertitudes et prévoir l'évolution des aléas climatiques.

Dans une perspective de gestion des risques, il faut définir une méthodologie pour établir le diagnostic de la vulnérabilité des infrastructures de transport et évaluer l'efficacité et la résistance des ouvrages de protection : enrochements, murets, épis, brise-lames, digues sous-marines, etc. L'adaptation des infrastructures de transport existantes et l'établissement de la durée de vie utile des nouvelles infrastructures doivent tenir compte de l'augmentation de l'occurrence de phénomènes météorologiques extrêmes. De plus, les dommages accrus causés aux infrastructures nécessitent des activités de surveillance adaptées ainsi que des interventions d'entretien et de réfection plus fréquentes et importantes. Dans un souci d'efficacité et d'efficience, des solutions d'adaptation progressive revues périodiquement en fonction de l'évolution réelle du climat sont préconisées. Afin d'éviter le renforcement répété d'une infrastructure constamment soumise aux aléas du climat, le gouvernement devra réévaluer l'emplacement de certaines infrastructures de transport.

NOMBRE ET NATURE DES MESURES D'ADAPTATION AUX IMPACTS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

PS

15

OVT

	2012-2013	2013-2014	CIBLE 2013-2014
Soutien à la recherche en adaptation	1 chaire en activité	2 chaires en activité et 4 projets terminés	–
Révision des critères de conception et des modes de gestion et d'entretien des infrastructures	–	–	Cibles à préciser dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques ^a

a Aucune cible n'a été fixée relativement à la révision des critères de conception et des modes de gestion et d'entretien des infrastructures dans le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques.

Commentaires :

→ En 2013-2014, quatre projets de recherche, réalisés dans le cadre du Plan d'action sur les changements climatiques 2006-2012, ont été réalisés :

- modélisation du régime des vagues du golfe et de l'estuaire du Saint-Laurent pour l'adaptation des infrastructures côtières aux changements climatiques ;
- modélisation des glaces dans l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent dans la perspective des changements climatiques ;
- implantation de stations d'observation des conditions maritimes aux Îles-de-la-Madeleine pour l'analyse de solutions de protection de la route 199, secteurs de la baie de Plaisance et de la Pointe-aux-Loups ;
- monitoring des thermistances – collecte et interprétation des données : aéroports de Tasiujaq, Aupaluk, Kangirsuk, Quaqtaq, Akulivik, Salluit, Puvirnituq et Inukjuak au Nunavik.

→ Deux chaires de recherche œuvrant particulièrement dans les champs d'action liés à l'adaptation aux changements climatiques sont en activité. En fait, le mandat de la Chaire en géoscience côtière de l'Université du Québec à Rimouski a été renouvelé et la Chaire en ingénierie côtière et fluviale de l'INRS-Eau Terre Environnement a été mise sur pied et a commencé ses travaux de recherche à l'été 2013.

→ La révision des critères de conception et des modes de gestion et d'entretien des infrastructures découle d'une action du Plan d'action sur les changements climatiques 2013-2020 ainsi formulée : « Adapter la gestion et les pratiques d'entretien en transport dans le Nord-du-Québec ». Pour la mise en œuvre de cette action, le Ministère élabore la programmation des projets ou des initiatives pour adapter la gestion et les pratiques d'entretien des infrastructures de transport dans le Nord-du-Québec et dans le sud du Québec.

L'INTÉGRATION DES PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS LES PROJETS DE RECHERCHE

Afin de s'assurer que le développement durable est au cœur de ses priorités de recherche, le Ministère appuie les projets présentant une forte composante en développement durable. Cette démarche est réalisée grâce à un mécanisme de hiérarchisation des priorités parmi les projets de recherche à contrat dans lequel le niveau d'intégration des principes de développement durable est l'un des critères d'évaluation servant à bâtir la programmation de recherche annuelle approuvée par les autorités du Ministère.

NOMBRE DE PROJETS DE RECHERCHE PRÉSENTANT UNE FORTE COMPOSANTE EN DÉVELOPPEMENT DURABLE, DÉMARRÉS DANS L'ANNÉE PAR RAPPORT AU NOMBRE DE PROJETS DÉMARRÉS INSCRITS DANS LA PROGRAMMATION DE RECHERCHE ANNUELLE

PADD 5

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	CIBLE 2013-2014
8 sur 12 (67 %)a	10 sur 13 (77 %)b	19 sur 31 (61 %)b	13 sur 16 (81 %)b	9 sur 14 (64 %)b	50 % du total des projets démarrés dans l'année présentent une forte composante en développement durable

a Les projets démarrés en 2009-2010, mais n'ayant pas été soumis lors de l'appel de projets pour établir la programmation 2009-2010, n'ont pas été évalués pour le critère d'intégration des principes de développement durable.

b Une évaluation systématique du critère d'intégration des principes de développement durable pour tous les projets démarrés en 2010-2011, en 2011-2012, en 2012-2013 et en 2013-2014 a été effectuée.

Commentaire :

Parmi les 14 projets de recherche démarrés dans l'année et soumis à la procédure d'analyse, 64 % comprennent une forte composante en développement durable. Ainsi, la cible a été atteinte en 2013-2014. Bien que ce résultat, basé sur un nombre de projets, soit inférieur à celui obtenu en 2012-2013, il n'en reste pas moins qu'au chapitre des investissements, c'est 80 % de la valeur des projets de recherche démarrés dans l'année qui est consentie à des initiatives présentant une forte composante en développement durable.

LA DIRECTIVE POUR LA PRISE EN COMPTE DES PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS LES ACTIONS STRUCTURANTES MENÉES PAR LE MINISTÈRE

L'article 6 de la Loi sur le développement durable indique que, afin de mieux intégrer la recherche d'un développement durable dans leurs sphères d'intervention, les ministères doivent considérer 16 principes dans le cadre de leurs actions. Pour introduire progressivement cette obligation, le Ministère a offert une formation³⁵ qui a doté le personnel ciblé de l'organisation de compétences et d'outils lui permettant de tenir compte de ces principes dans le cadre des actions structurantes menées par le Ministère, et ce, en cohérence avec la démarche gouvernementale.

ADOPTION DE LA DIRECTIVE IDENTIFIANT LES ACTIONS STRUCTURANTES ET CONFIRMANT LA PRISE EN COMPTE DES PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

PADD 3

2013-2014

La Directive a été adoptée en janvier 2014

CIBLE 2013-2014

Adoption de la directive avant le 1^{er} avril 2014

Commentaire :

La Directive pour la prise en compte des principes de développement durable dans les actions structurantes menées par le ministère des Transports du Québec a été adoptée en janvier 2014. D'une part, elle définit une action structurante comme : « l'élaboration ou la révision de politiques, stratégies, plans d'action, projets de loi et programmes d'aide soumis au Bureau de la sous-ministre du Ministère pour approbation par le Conseil des ministres et le Conseil du trésor ». D'autre part, elle établit un processus formel de prise en compte des principes de développement durable dans les actions structurantes menées au Ministère.

POURCENTAGE DES ACTIONS STRUCTURANTES MENÉES PAR LE MINISTÈRE AYANT FAIT L'OBJET D'UNE PRISE EN COMPTE DES PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

PADD 4

Commentaire :

La Directive est applicable à partir du 1^{er} avril 2014. Ainsi, le pourcentage des actions structurantes menées par le Ministère ayant fait l'objet d'une prise en compte des principes de développement durable sera considéré à partir de cette date.

LA GESTION ENVIRONNEMENTALE

La Politique administrative pour un gouvernement écoresponsable, signée le 16 juin 2009 par le secrétaire général du Conseil exécutif, a pour objet d'inciter l'administration publique à mener des actions et à adopter des pratiques concrètes de gestion environnementale et d'acquisitions écoresponsables.

Afin de s'assurer que l'environnement et le développement durable soient adéquatement considérés dans l'ensemble de ses produits, services et activités, le Ministère s'est notamment engagé à adopter une approche globale par l'implantation d'un système de gestion environnementale. L'implantation d'un tel système, selon le modèle ISO 14001, se fait en quatre étapes : la planification, la mise en œuvre, le contrôle et l'évaluation.

Le déploiement progressif du système de gestion environnementale a commencé avec la ligne d'affaires Gestion des infrastructures de transport – Infrastructures routières, qui comprend la conservation des chaussées et des structures ainsi que l'amélioration et le développement des infrastructures routières.

35. La formation s'inscrit dans le cadre de l'action 1.1 du Plan d'action de développement durable 2009-2015 du Ministère.

ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN SYSTÈME DE GESTION ENVIRONNEMENTALE AU MINISTÈRE (%)

PADD 12

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	CIBLE 2010-2011
10 Planification	55 ^a Planification	100 Planification	95 Mise en œuvre	100 Mise en œuvre	Avoir adopté un système de gestion environnementale d'ici 2011

a Une modification a été apportée au résultat de 2010-2011 afin qu'il soit cumulatif plutôt qu'annuel.

Commentaires :

→ La planification de l'implantation du système de gestion environnementale a été achevée en 2011-2012. L'année suivante, l'étape de la mise en œuvre a été réalisée à 95 %. Les actions ont porté sur la maîtrise de la documentation, sur la maîtrise opérationnelle ainsi que sur la compétence, la formation et la sensibilisation. Des documents concernant les étapes de planification et de mise en œuvre ont aussi été approuvés, soit le *Manuel du système de gestion environnementale*, la liste des aspects environnementaux importants et les plans de gestion environnementale.

→ En 2013-2014, le système de gestion environnementale a été formellement adopté et des comités ministériels de coordination et de direction ont été créés. La mise en œuvre des six plans de gestion environnementale a commencé dans deux directions territoriales pilotes.

ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DE MESURES OU D'ACTIVITÉS CONTRIBUANT À L'ATTEINTE DES OBJECTIFS NATIONAUX DE GESTION ENVIRONNEMENTALE

PADD 13

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	CIBLE 2013-2014
6	8	8	11	13	Nombre de mesures ou d'activités mises en œuvre pour contribuer directement à l'atteinte des objectifs nationaux de gestion environnementale

Commentaires :

Les mesures ou activités suivantes ont été mises en œuvre ou ont été poursuivies en 2013-2014 :

1. Mise à la disposition de la majorité des employés de salles de visioconférence.
2. Utilisation d'un système automatique de réglage de l'éclairage et de la ventilation ainsi que d'interrupteurs à détection de mouvements au siège social du Ministère, à Québec.
3. Implantation d'un système de récupération des piles domestiques au siège social du Ministère et poursuite de la récupération multimatières (papier ou carton, verre, métal, plastique) accessible à au moins 80 % des employés.
4. Élimination de la consommation d'eau embouteillée par l'utilisation de refroidisseurs d'eau reliés au système des municipalités.
5. Réemploi du mobilier jusqu'à sa fin de vie utile et retour systématique des cartouches d'imprimantes vides au fournisseur, conformément au guide d'achat et à la déclaration des biens excédentaires du Centre de services partagés du Québec.

6. Réemploi des panneaux de signalisation ne répondant plus aux orientations ministérielles sur les pellicules rétro réfléchissantes avant d'en disposer.
7. Configuration des imprimantes en mode recto verso.
8. Poursuite de l'utilisation des technologies suivantes au parc roulant du Ministère, lorsque possible :
 - limiteur de ralenti moteur pour véhicules légers et camions qui oblige l'arrêt du moteur du véhicule tout en permettant l'utilisation des accessoires électriques,
 - anti-rouille biodégradable, sans produits pétroliers et n'ayant pas besoin d'être réappliqué annuellement pour protéger les châssis et les composants des camions lourds,
 - huile synthétique à haut rendement dans le rouage d'entraînement des camions (réduction de la consommation de carburant de 1 %),
 - produit d'huile biodégradable pour rétro-caveuses ou pelles susceptibles de contaminer les cours d'eau ;
 - support de flèche aérodynamique pour les fourgonnettes (design et expérimentation),
 - véhicules hybrides rechargeables.
9. Intégration des technologies suivantes au parc roulant du Ministère :
 - transmissions automatisées pour camions lourds,
 - limiteur de puissance moteur pour camions lourds.
10. Mise à jour du modèle d'analyse de la consommation de carburant par kilomètre parcouru pour les principales catégories de véhicules lourds et légers du Centre de gestion de l'équipement roulant.
11. Mise en œuvre des mesures du plan d'action visant la réduction de la consommation de carburant des véhicules du Ministère et formation d'un comité sur la gestion de l'utilisation du parc de véhicules.
12. Diffusion d'information et d'outils visant à privilégier l'organisation d'événements écoresponsables et l'organisation d'un événement écoresponsable d'envergure.
13. Sensibilisation du personnel aux meilleures pratiques de consommation d'eau potable.

LES PRATIQUES D'ACQUISITIONS ÉCORESPONSABLES

ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DE PRATIQUES D'ACQUISITIONS ÉCORESPONSABLES

PADD 14

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	CIBLE 2013-2014
5	11	14	15	17	Nombre des pratiques d'acquisitions écoresponsables

Commentaires :

Les pratiques d'acquisitions écoresponsables suivantes ont été mises en œuvre ou ont été poursuivies en 2013-2014 :

1. Utilisation d'un abat-poussière conforme aux dispositions de la norme environnementale NQ 2410-300 sur les routes gravellées.
2. Demandes du Ministère à ses fournisseurs de documenter leurs procédures de nettoyage ou de disposition des contenants de peinture de marquage pour les émulsions de bitume et, dans certains cas, pour les enrobés à la tonne.
3. Utilisation de peinture à base d'eau en remplacement de la peinture à l'alkyde pour répondre aux besoins en matière de signalisation.

4. Intégration d'une exigence de conformité à la norme NQ 2410-300 relativement aux abat-poussières certifiés de type organique utilisés par les aéroports nordiques sous la responsabilité du Ministère.
5. Composition du parc informatique du Ministère d'au moins 80 % d'appareils répondant aux critères *Electronic Product Environmental Assessment Tool*.
6. Acquisition d'imprimantes répondant aux critères environnementaux prévus à l'offre permanente du Centre de services partagés du Québec.
7. Acquisition de papiers fins contenant au moins 30 % de fibres postconsommation et de fournitures de bureau contenant au moins 10 % de fibres postconsommation.
8. Utilisation de papier recyclé contenant au moins 50 % de fibres postconsommation dans 92 % des contrats d'impression.
9. Acquisition de cartouches d'impression réusinées.
10. Location auprès du Centre de gestion de l'équipement roulant de 28 berlines hybrides, de 34 berlines hybrides rechargeables, de 70 utilitaires hybrides, de 13 camionnettes hybrides et de 4 camions lourds hybrides.
11. Mise à la disposition, par le Centre de gestion de l'équipement roulant, d'une équipe de conseillers à la clientèle proposant aux utilisateurs les véhicules et les technologies les mieux adaptés à leurs besoins et qui sont plus respectueux de l'environnement.
12. Ajout d'un agent de prétrempage au sel de déglacage susceptible de réduire les quantités de sel utilisées. Projet pilote démarré en 2009-2010 et toujours en cours. En 2013-2014, introduction de spécifications intérimaires et élaboration d'une orientation ministérielle à cet égard.
13. Poursuite de la démarche structurée de pratiques d'acquisitions écoresponsables au Service des acquisitions.
14. Intégration d'une marge préférentielle accordée selon des critères de développement durable dans les appels d'offres pour les approvisionnements en bois traité et, depuis 2013-2014, dans les contrats fermes d'approvisionnements en tuyaux de béton armé.
15. Possibilité de se procurer des bitumes prêts à l'emploi et, depuis 2013-2014, des enrobés tièdes qui requièrent moins d'énergie pour le chauffage lors de la fabrication.
16. Acquisition de balises flexibles plus durables et limitant la quantité de matières résiduelles pour les glissières de sécurité.
17. Diffusion, dans l'intranet ministériel, d'informations visant à favoriser l'acquisition de services d'hébergement dans des établissements certifiés Réserve.

RÉDUCTION, RÉEMPLOI, RECYCLAGE ET VALORISATION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES

Considérant l'importance de poursuivre la réduction à la source, le réemploi, le recyclage et la valorisation des matières résiduelles avant de procéder à leur élimination lors de travaux routiers, le Ministère s'est engagé à suivre cinq indicateurs³⁶ témoignant de ses efforts en la matière.

POURCENTAGE D'ENROBÉS À CHAUD CONTENANT DES GRANULATS BITUMINEUX CONCASSÉS^a

PADD 16a

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	CIBLE 2012-2013
S. O.	29,6	35,7	40,4	56,1	25 % en 2013

a Les résultats présentés sont calculés à partir de données concernant l'année civile.

36. L'indicateur 15 du Plan d'action de développement durable 2009-2015 (État de réalisation [élaboration et publication] d'indicateurs et de cibles) n'est pas présenté, puisque sa réalisation s'est concrétisée par l'adoption de l'indicateur 16 du Plan d'action de développement durable 2009-2015.

Commentaire :

En 2013-2014, la quantité d'enrobés à chaud contenant des granulats bitumineux recyclés ou concassés a atteint 1,9 million de tonnes métriques. La proportion d'enrobés à chaud de cette nature par rapport à la quantité totale d'enrobés produite (3,4 millions de tonnes métriques) est de 56,1 %.

POURCENTAGE DE GRANULATS RECYCLÉS DANS LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES^a

PADD 16b

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	CIBLE 2012-2013
S. O.	6,4	8,1	7,3	8,1	8 % en 2013

a Les résultats présentés sont calculés à partir des données concernant l'année civile.

Commentaires :

→ On entend par le terme « infrastructures routières » tous les ouvrages liés à la chaussée. Cet indicateur inclut donc les données des indicateurs 16a (quantité de granulats bitumineux recyclés utilisés dans la fabrication d'un nouvel enrobé) et 16c (quantité de granulats recyclés utilisés dans la structure de chaussée) ainsi que les quantités de granulats recyclés utilisés dans les remblais, dans les enrochements et dans des ouvrages situés aux abords des routes tels que des monticules anti-bruit.

→ En 2013-2014, la quantité totale de granulats utilisés dans les infrastructures routières a été de 13,8 millions de tonnes métriques, et la quantité de granulats recyclés qui y ont été incorporés a été de 1,1 million de tonnes métriques. Le pourcentage de granulats recyclés utilisés dans les infrastructures routières est donc de 8,1 %. La cible a été atteinte en 2013-2014, car l'utilisation de granulats recyclés dans la structure de chaussée et les enrobés à chaud s'est maintenue par rapport à 2012-2013, alors que les quantités totales de granulats utilisées par le Ministère ont diminué. En effet, comme plusieurs grands projets se sont terminés en 2012-2013, les quantités de granulats utilisées ont diminué de près de 21,5 % en 2013-2014.

POURCENTAGE DE GRANULATS RECYCLÉS UTILISÉS DANS LA STRUCTURE DE CHAUSSEE^a

PADD 16c

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	CIBLE 2012-2013
S. O.	8,4	9,8	8,3	8,8	10 % en 2013

a Les résultats présentés sont calculés à partir des données concernant l'année civile.

Commentaires :

→ La structure de chaussée inclut la couche de fondation, la couche de sous-fondation, les accotements ainsi que les coussins et l'enrobage des conduites.

→ Une large part des matériaux recyclés sont réutilisés dans les matériaux granulaires constituant la couche de fondation, principalement grâce à la technique de décohesionnement d'une épaisseur d'enrobé avec une épaisseur de matériau granulaire de la couche de fondation en place.

→ En 2013-2014, la quantité totale des matériaux granulaires utilisés dans la structure de chaussée a été de 9,0 millions de tonnes métriques, et la quantité de granulats recyclés qui y ont été incorporés a été de 0,8 million de tonnes métriques. Le pourcentage de granulats recyclés utilisés dans la structure de chaussée est donc de 8,8 %. La cible n'a pas été atteinte en

2013-2014, mais le pourcentage obtenu est tout de même supérieur à celui de 2012-2013, car l'utilisation de granulats recyclés dans la structure de chaussée s'est maintenue par rapport à 2012-2013, alors que les quantités totales de matériaux granulaires utilisées par le Ministère ont diminué.

POURCENTAGE DE PONTS ACIER-BOIS REMPLACÉS ANNUELLEMENT PAR DES PONTS D'UN AUTRE TYPE (SANS BOIS TRAITÉ SOUS PRESSION)

PADD 16d

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	CIBLE 2012-2013
S. O.	29	38	34	42	25 % en 2013

Commentaire :

→ En 2013-2014, ce sont 38 ponts acier-bois qui ont été remplacés. De ce nombre, 16 (42 %) l'ont été par un autre type de pont qu'acier-bois.

QUANTITÉ DE REBUTS MÉTALLIQUES RECYCLÉS ANNUELLEMENT PAR LE MINISTÈRE (EN TONNES MÉTRIQUES)

PADD 16e

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	CIBLE 2013-2014
S. O.	S. O.	3 057	2 591	3 377	Quantité de rebuts métalliques recyclés par le Ministère (en tonnes métriques)

Commentaire :

→ La quantité de rebuts métalliques recyclés par le Ministère en 2013-2014 est de 3 377 tonnes métriques, pour une valeur totale d'un peu plus de 1 million de dollars. Le recyclage évite que ces rebuts soient envoyés dans un dépotoir ou dans un site d'enfouissement sanitaire.

LE PLAN D'ACTION GOUVERNEMENTAL POUR L'ACCOMPAGNEMENT-CONSEIL DES ORGANISMES MUNICIPAUX DANS LEURS DÉMARCHES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le Ministère participe aux travaux de la Table d'accompagnement-conseil auprès des organismes municipaux. Cette table interministérielle a élaboré le Plan d'action gouvernemental pour l'accompagnement-conseil des organismes municipaux dans leurs démarches de développement durable.

NOMBRE DE DISPOSITIONS DU PLAN D'ACTION GOUVERNEMENTAL APPLIQUÉES AUXQUELLES PARTICIPE LE MINISTÈRE

PADD 20

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	CIBLE 2012-2013
3	3	12	13	S. O.	L'ensemble des dispositions du Plan d'action gouvernemental auxquelles le Ministère participe sera appliqué d'ici 2013 ^a

a La cible fixée pour cette action a été atteinte en 2012-2013.

Commentaires :

- Le Plan d'action gouvernemental pour l'accompagnement-conseil des organismes municipaux dans leurs démarches de développement durable, couvrant l'horizon 2009-2013, a été prolongé pour la période 2013-2015, en cohérence avec la Stratégie gouvernementale de développement durable 2009-2013, qui a aussi été prolongée jusqu'au 31 décembre 2014.
- Le plan d'action 2013-2015 comprend six nouvelles actions qui s'inscrivent dans les mêmes axes d'intervention que le plan précédent. En tant que membre de cette table, le Ministère a contribué à l'atteinte des cinq cibles fixées en 2013-2014 pour ces actions.

LA VISION QUÉBÉCOISE DES TRANSPORTS À L'HORIZON 2040

La Vision 2040 est une feuille de route qui s'inscrit dans le concept de mobilité durable et qui vise à répondre aux principaux défis auxquels le système de transport québécois doit faire face maintenant et au cours des prochaines décennies. Ces défis résultent du constat des besoins en transport à satisfaire, des impacts à atténuer et des façons de faire à modifier au regard du contexte actuel et des grandes tendances sociales, économiques et environnementales.

Elle comprend un ensemble de balises qui s'inscrivent dans les initiatives passées, présentes et en cours d'élaboration au Ministère, ainsi que dans la foulée des priorités gouvernementales en transport. Ces balises donnent un sens, une direction, à l'action du Ministère, lui permettant de poursuivre les activités en cours dans un esprit de continuité, tout en amorçant les mesures requises pour relever les défis de demain.

La Vision se veut un élément mobilisateur pour le Ministère et ses partenaires dans la recherche et la mise en place de solutions porteuses pour les citoyens et les collectivités de l'ensemble du Québec.

PADD 26

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	CIBLE 2009-2010
20	50	85	85	85	100 % de la Vision réalisée en 2010

Commentaire :

→ Le Ministère a opté pour un horizon 2030 lors des premières réflexions portant sur la Vision québécoise des transports, entamées en 2007. En 2013-2014, le Ministère procédait à des consultations internes sur une proposition préliminaire de la Vision. Plus de cinq années s'étant écoulées depuis le début du projet, il a été suggéré, lors de ces consultations, de repousser l'horizon à 2040 afin que la Vision demeure un objectif à long terme.

LA PORTE CONTINENTALE ET LE CORRIDOR DE COMMERCE ONTARIO-QUÉBEC

L'initiative de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec³⁷ fait suite à la signature d'un protocole d'entente par les ministres des Transports du Québec, de l'Ontario et du Canada, le 30 juillet 2007. Ce protocole a pour objectif de définir une stratégie d'intervention accompagnée d'un plan d'action visant le développement d'un système de transport intégré, durable, sûr et concurrentiel pour soutenir le commerce international.

POURCENTAGE DE RÉALISATION (ÉLABORATION ET PUBLICATION) DE LA STRATÉGIE DE LA PORTE CONTINENTALE ET DU CORRIDOR DE COMMERCE ONTARIO-QUÉBEC**PADD 27**

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	CIBLE 2009-2010
40	40	40	40	40	100 % de la stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec sera réalisée en 2010

Commentaires :

→ Au moment de l'élaboration de cet indicateur du Plan d'action de développement durable, la stratégie de la Porte continentale comprenait également un plan d'action. Depuis, le document sur la stratégie a été scindé en deux documents distincts, soit une stratégie et un plan d'action (qui serait révisé sur une base annuelle). Le document portant sur la stratégie est terminé et a été entériné par les trois gouvernements (Québec, Ontario et Canada), mais n'a pas été publié. La préparation du premier plan d'action annuel avait été amorcée en 2010-2011, mais n'a pas été achevée.

PADD 28

→ Comme le calcul du potentiel de réduction et d'évitement de gaz à effet de serre dépend de la réalisation de la stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec, aucune évaluation ne peut être effectuée pour 2013-2014.

37. Le lecteur est invité à consulter le site Web www.portecontinentale.ca pour en savoir davantage.

ORIENTATION 2

ASSURER AUX USAGERS DES SYSTÈMES DE TRANSPORT SÉCURITAIRES

AXE D'INTERVENTION 1

Sécurité routière

OBJECTIF 2.1

Contribuer à améliorer le bilan routier

Le Québec a fait d'importants progrès au cours des dernières décennies dans l'amélioration de son bilan routier. Depuis 1973, le nombre de décès sur les routes a chuté de 81,9 %, passant de 2 209 à 399 en 2013. Il s'agit du meilleur bilan.

La Table québécoise de la sécurité routière³⁸, créée en 2005, et l'Année de la sécurité routière, en 2007, ont marqué des tournants. C'est dans cette foulée qu'a vu le jour, notamment, l'utilisation des radars photo et des appareils de surveillance aux feux rouges³⁹, dont le projet pilote instauré en 2009 a été qualifié de « succès ». En mai 2011, le Québec a souligné son adhésion à la Décennie d'action pour la sécurité routière, proclamée pour la période 2011-2020 par l'Assemblée générale des Nations Unies. Par la même occasion, les travaux préparatoires de la Stratégie gouvernementale d'intervention durable en matière de sécurité routière ont été lancés afin de positionner le Québec parmi les leaders mondiaux en sécurité routière.

En 2013-2014, le Ministère a réalisé des investissements de 684 millions de dollars en sécurité routière. Près de 5 milliards de dollars ont été investis au cours des cinq dernières années (2009-2010 à 2013-2014), soit près de 1 milliard de dollars en moyenne annuellement.

Le Ministère a poursuivi la réalisation des mesures adaptées aux problématiques régionales, puisque leur efficacité sur l'amélioration de la sécurité de l'environnement routier est reconnue. Les résultats pour l'année 2013-2014 sont les suivants⁴⁰ :

- correction de l'orniérage : 399,3 km ;
- asphaltage des accotements : 688,7 km ;
- installation/remplacement de glissières de sécurité : 235,4 km ;
- remplacement des extrémités de glissières sur tous types de route : 2 673 unités ;
- implantation de bandes rugueuses sur autoroutes et autres routes : 331,6 km ;
- petite signalisation : 57 588 panneaux ;
- marquage (taux de présence sur les routes au printemps) : 93 %.

Par ailleurs, fort de l'adhésion de la population et du bilan positif du projet pilote qui s'est amorcé en août 2009, le Ministère a confirmé l'utilisation permanente des radars photo et des appareils de surveillance aux feux rouges⁴¹. Il a annoncé leur déploiement progressif, avec l'ajout de 36⁴² appareils aux 15 déjà en place, dont certains seront utilisés en zones urbaines, à l'occasion d'un projet pilote.

Ces réalisations démontrent toute l'importance que le Ministère accorde à l'amélioration de la sécurité routière sur son réseau.

38. Celle-ci réunit près de 50 membres, représentant notamment les usagers de la route, les milieux municipaux, policiers, universitaires et hospitaliers ainsi que les ministères et les organismes gouvernementaux.

39. RLRQ., chapitre C-24.2 : « cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges ».

40. L'action 3.1 du Plan d'action de développement durable 2009-2015 (« Publier et mettre en œuvre le Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière 2009-2012 – volet environnement routier ») ainsi que les indicateurs s'y rattachant ne sont plus suivis dans le cadre du rapport annuel de gestion, puisque le Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière 2009-2012 – Volet environnement routier, s'est terminé le 31 mars 2012. Toutefois, le Ministère continue de comptabiliser ses réalisations à l'égard des mesures mises en œuvre dans ce dernier.

41. Les sommes perçues à la suite d'infractions constatées par ces appareils sont versées au Fonds de la sécurité routière. Ce fonds vise à financer des mesures ou des programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route.

42. Au total, 37 appareils de contrôle automatisé seront acquis. De ce nombre, 36 seront déployés sur le terrain, alors qu'un appareil mobile sera gardé en réserve afin de remplacer un équipement défectueux ou de prendre le relais lors de l'entretien d'un équipement.

RÉDUCTION DE LA MOYENNE TRIENNALE DES DÉCÈS ET DES BLESSÉS GRAVES PAR RAPPORT À LA MOYENNE 2009-2011^a (%)

PS 16

	2012-2013	2013-2014	CIBLE 2013-2014 ^d
Décès ^{b, c}	-6	-12	-8
Blessés graves ^c	-4	-12	-8

- a En moyenne, sur la période 2009 à 2011, on a dénombré 489 décès et 2 171 blessés graves sur l'ensemble des routes du Québec.
- b Les données relatives aux décès ont été révisées par la Société de l'assurance automobile du Québec à la lumière de validations supplémentaires effectuées à partir des données du Fonds d'assurance automobile du Québec et du Bureau du coroner. Des ajustements ont été apportés à la définition d'un décès de la route, afin de la rendre conforme à la norme généralement reconnue à l'international, laquelle prévoit que la notion de décès inclut les décès survenus dans les 30 jours suivant l'accident. Ainsi, les données pour la période de 2007 à 2011 ont été révisées, tandis que les données pour 2012 et 2013 demeurent provisoires.
- c Les statistiques ont été calculées à partir des données de la Société de l'assurance automobile du Québec. Celles présentées et utilisées pour établir les moyennes peuvent différer légèrement des rapports précédents, car de nouvelles données peuvent être recueillies par la Société de l'assurance automobile du Québec après leur publication (Bilan routier de la Société de l'assurance automobile du Québec publié annuellement).
- d Variation de la moyenne des années civiles de la période de trois ans se terminant dans l'exercice visé par le présent rapport.

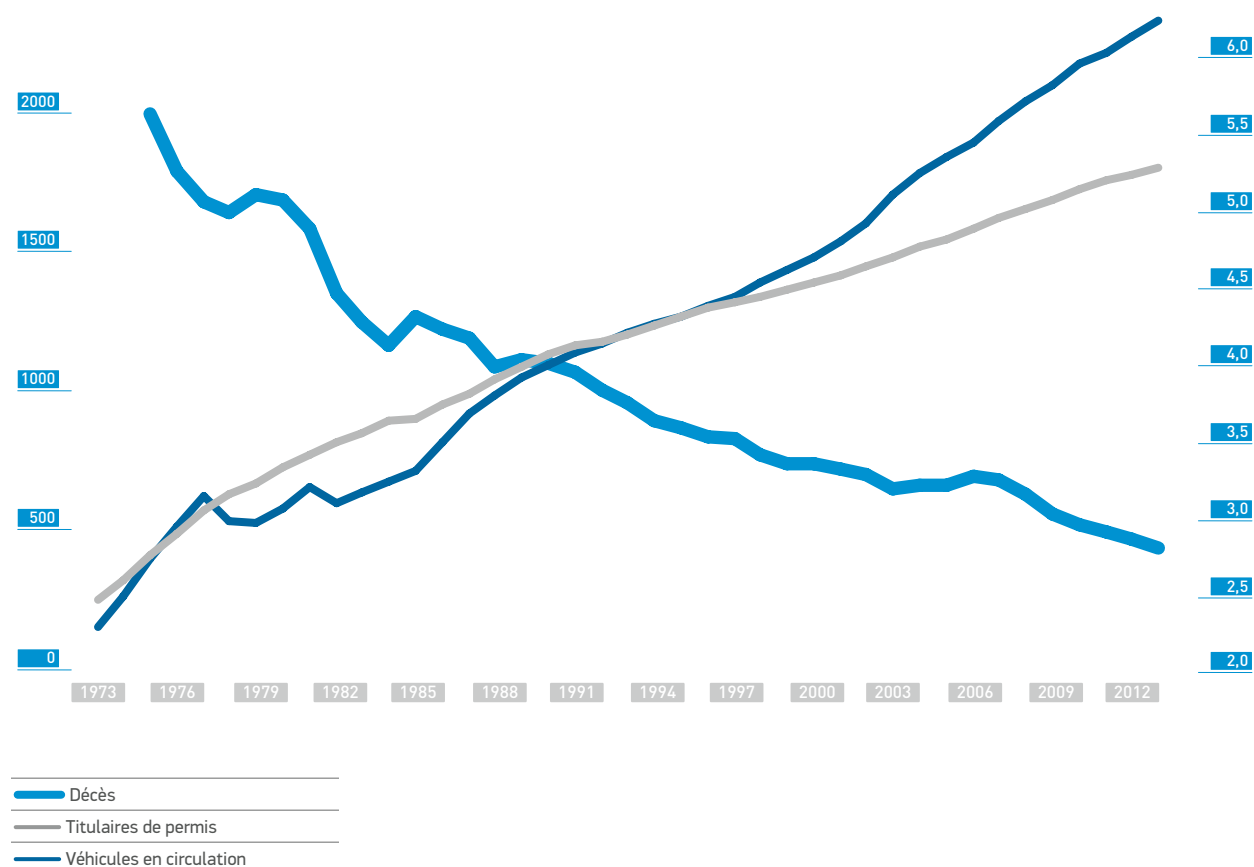
Commentaires :

- Malgré la hausse du nombre de titulaires de permis de conduire et de véhicules en circulation sur l'ensemble du réseau routier québécois, le bilan s'est amélioré en 2013. En effet, le nombre de décès en 2013 se chiffre à 399 comparativement à 421 en 2012.
- Le nombre de blessés graves en 2013 se chiffre à 1 727 comparativement à 1 955 en 2012.
- La diminution connue au cours des dernières années se poursuit en 2013-2014.

105

PARTIE 3
LES RÉSULTATS

MOYENNE TRIENNALE DES DÉCÈS (AXE DE GAUCHE) EN COMPARAISON DU NOMBRE DE VÉHICULES EN CIRCULATION ET DE TITULAIRES DE PERMIS (AXE DE DROITE EN MILLIONS)



RÉDUCTION DE LA MOYENNE BIENNALE DU NOMBRE D'ACCIDENTS MORTELS ET GRAVES EN ZONES DE TRAVAUX ROUTIERS PAR RAPPORT À LA MOYENNE 2011-2012^a (%)

PS

17

2013-2014^b

-35

CIBLE 2013-2014^c

-8

- a Ce bilan comprend les accidents de véhicules routiers impliquant un usager de la route à l'approche et à l'intérieur des zones de travaux routiers de l'ensemble du Québec, ce qui ne comprend pas uniquement les chantiers du Ministère. Selon les données comparables disponibles pour 2011 et 2012, ce bilan concerne 55 accidents en moyenne par année.
- b Le résultat de 2013-2014 est calculé à l'aide des bilans des années civiles 2012 et 2013.
- c Variation de la moyenne des années civiles de la période de deux ans se terminant dans l'exercice visé par le présent rapport.

Commentaires :

- Les chantiers routiers modifient les conditions de circulation des usagers de la route, notamment en raison de la mise en place d'entraves à la circulation, mais surtout de la présence de signaleurs et de travailleurs sur la route. Assurer la sécurité en zone de travaux est un défi de taille, puisque les entraves exposent à la fois les travailleurs et les conducteurs à divers risques.
- Conscient de cette situation, le Ministère travaille sur plusieurs plans afin d'améliorer la sécurité de tous. Le Plan d'action en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers témoigne concrètement de cette préoccupation. Il constitue un guide essentiel à la réalisation de chantiers plus sécuritaires.
- De plus, en vertu du Code de la sécurité routière, les amendes sont doublées pour quiconque dépasse la limite de vitesse affichée sur un panneau orange dans les zones de travaux routiers.
- Par sa campagne « Quand c'est orange, on redouble de prudence », le Ministère souhaite que les conducteurs prennent conscience des risques réels, pour leur sécurité ainsi que celle des signaleurs et des travailleurs, de ne pas respecter la signalisation orange et les consignes de sécurité.

→ En 2013-2014, on dénombre 31 accidents mortels ou avec blessés graves survenus à l'approche ou en zone de travaux et impliquant au moins un usager de la route. Il s'agit d'une diminution par rapport aux données des années précédentes. En fait, on en dénombrait 68 en 2011 et 41 en 2012. Lors de l'établissement de la cible, le nombre d'accidents survenus en 2011 et en 2012 a été considéré. Or, le nombre d'accidents en 2011 a été plus élevé de façon marquée que celui des deux années suivantes. Par conséquent, la cible 2013-2014 semble être l'objet d'une sous-estimation.

NOMBRE DE SITES À POTENTIEL D'AMÉLIORATION CORRIGÉS

PS

18

PADD

6

2012-2013

25

2013-2014

13

CIBLE 2013-2014

20/an en moyenne

Commentaires :

- Au cours de l'année 2013-2014, une somme de 248,8 millions de dollars a été consacrée à la réalisation de projets qui incluent la correction de 35 sites à potentiel d'amélioration⁴³ (un 36^e site a été considéré comme étant corrigé à la suite de travaux effectués antérieurement). Les investissements couvrent les frais pour toutes les activités nécessaires à la correction de ces sites, tels que les travaux et les activités immobilières de même que les honoraires professionnels.
- Parmi les 35 sites ayant fait l'objet d'investissement en 2013-2014, 13 sites ont vu leurs travaux terminés (voir la liste de ces sites à l'annexe III). Bien que le nombre de sites corrigés soit moindre pour 2013-2014, il est à noter que pour les cinq dernières années (2009-2010 à 2013-2014), une moyenne de 19,6 sites ont été corrigés annuellement.
- L'atteinte de cette cible est directement liée à la réalisation de travaux. Différentes circonstances peuvent retarder le début ou l'avancement des travaux et ainsi influencer sur le nombre de sites où les travaux ont pu être réalisés au cours d'une année. En raison de la complexité de certaines interventions, les travaux s'échelonnent généralement sur plus d'un an.

43. Site d'un accident mortel, d'accidents graves ou d'un nombre anormalement élevé d'accidents où les risques peuvent être réduits de manière efficace par une intervention sur l'infrastructure, soit par la correction d'une courbe, d'une pente ou d'une intersection, l'installation de feux de circulation ou de glissières de sécurité, etc.

2012-2013	2013-2014	CIBLE 2013-2014
15	15	32

a *ERRATUM*, ce libellé remplace celui qui figure au Plan stratégique 2013-2015. Il s'agit de la nouvelle terminologie en vigueur au Ministère.

Commentaires :

- En juin 2012, la Loi modifiant l'encadrement de l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges, et d'autres dispositions législatives, a été sanctionnée, confirmant la permanence de l'utilisation des appareils de contrôle automatisé⁴⁴ sur le réseau routier québécois. La Loi autorise aussi que ces appareils puissent être utilisés en tout temps dans les zones scolaires et dans les zones de travaux routiers.
- En mars 2013, un appel d'offres public a été publié pour l'acquisition de 37 appareils au cours de l'année. Cet appel d'offres a été précédé d'un avis d'intention acheminé à 17 fournisseurs potentiels. Un seul soumissionnaire a déposé une offre et, au regard de cette soumission, l'écart entre l'estimation du coût d'achat et le prix proposé était trop important. Le Ministère a donc choisi de revoir son approche.
- Un appel d'intérêt a été publié en janvier 2014. Des rencontres se sont déroulées en février et mars 2014. À la suite de cet exercice, le Ministère a réévalué son appel d'offres ainsi que certaines exigences techniques afin de susciter un plus grand nombre de soumissions et, à terme, de réduire le coût d'acquisition des nouveaux appareils de contrôle automatisé. Ainsi, en juin 2014, le Ministère a annoncé le lancement d'un nouvel appel d'offres pour l'acquisition et l'entretien de 37 appareils, soit 18 radars photo mobiles, 6 radars photo fixes et 13 appareils de surveillance aux feux de circulation.

LE MARQUAGE SUR LES ROUTES AU PRINTEMPS



■ Le marquage des routes a un effet bénéfique indéniable sur la sécurité routière.

Lors de l'entretien d'été, le Ministère vise à améliorer en priorité certains éléments critiques liés à la sécurité des usagers, dont la qualité du marquage⁴⁵ sur la chaussée, qui facilite la circulation dans toutes les conditions climatiques et qui entraîne un effet bénéfique indéniable sur le plan de la sécurité routière. D'autres activités continueront de faire l'objet d'une attention particulière, dont la correction de l'orniérage, la mise en forme et l'asphaltage des accotements, l'installation et le remplacement des glissières de sécurité, l'implantation de bandes rugueuses, la petite signalisation ou les mesures de réduction des collisions avec la grande faune.

44. Dans certains documents et sites Web, les termes « radar photo », « cinémomètre photographique » et « système de contrôle de circulation aux feux rouges » sont aussi utilisés pour désigner l'ensemble de ces appareils.

45. Le marquage consiste à tracer des lignes sur la chaussée pour délimiter les voies de circulation et pour indiquer les mesures à prendre afin d'assurer le bon usage de la route et la sécurité de ceux et celles qui l'empruntent.

TAUX DE CONFORMITÉ DE LA PRÉSENCE DU MARQUAGE SUR LES ROUTES AU PRINTEMPS (%)

PS

20

2012-2013	2013-2014	CIBLE 2013-2014
93	93	94

Commentaires :

- Les résultats du printemps 2014 démontrent que le Ministère a maintenu un taux de conformité à 93 %, ce qui est légèrement sous la cible ministérielle inscrite au Plan stratégique. Il est à noter que pour être considérée comme étant conforme, une ligne doit avoir un taux de présence minimum de 50 %.
- La cible établie pour 2013-2014 n'a pu être atteinte notamment en raison de :
 - l'adjudication tardive d'un contrat à l'automne qui a entraîné l'utilisation de la peinture à l'alkyde au lieu de la peinture à l'eau,
 - l'âge avancé de l'asphalte qui crée une détérioration plus rapide du marquage,
 - certains problèmes de mise en œuvre survenus lors de l'application du marquage.
- Les résultats, depuis 2007-2008, sont basés sur des longueurs de segments inspectées relativement constantes. En effet, les longueurs de réseau inspectées ont varié de 77 646 km à 84 100 km, selon les années. Au printemps 2014, 84 100 km ont été inspectés.
- Les nouvelles orientations adoptées au cours de la saison 2012-2013 ont été maintenues en 2013-2014 afin d'augmenter la durabilité du marquage sur tout le territoire du Ministère :
 - utilisation de l'époxy sur tous les nouveaux enrobés, y compris ceux qui ont été marqués à l'alkyde après le 15 octobre,
 - utilisation de l'époxy incrusté pour le réseau de très grande densité, soit de plus de 50 000 de débit journalier moyen annuel,

- utilisation de l'époxy incrusté bicouche (blanc sur noir) sur les chaussées en béton de ciment,
- utilisation de la peinture à l'eau sur tout le reste du réseau avant le 15 octobre et, après cette date, utilisation de l'alkyde.

L'ENTRETIEN HIVERNAL DES ROUTES DU RÉSEAU SUPÉRIEUR

L'entretien hivernal des routes du réseau du Ministère est fait selon des exigences de qualité qui assurent des déplacements sécuritaires et fonctionnels. Plus de 80 % de l'entretien hivernal est effectué par des tiers, principalement par des entrepreneurs ou par les municipalités. La reddition de comptes porte exclusivement sur la performance des entrepreneurs en entretien hivernal, puisque la majorité des ressources consenties aux ententes contractuelles sont assignées au secteur privé. Le respect des exigences du Ministère est évalué à partir de 19 critères distincts, dont les plus importants portent sur la qualité des opérations effectuées et, de ce fait, sur le service rendu à la population.

PROPORTION DES ENTREPRENEURS EN ENTRETIEN HIVERNAL RÉPONDANT BIEN AUX EXIGENCES CHAQUE ANNÉE (%)

PS

21

2012-2013	2013-2014	CIBLE 2013-2014
92,3 ^a	89,7	100

a Erratum, en page 18 du Plan Stratégique 2013-2015 : L'état 2012-2013 (94) doit être remplacé par 92,3.

Commentaire :

Afin d'atteindre la cible établie pour 2013-2014, l'ensemble des entrepreneurs doit obtenir un taux moyen de respect des exigences pour l'entretien hivernal des routes égal ou supérieur à 80 %. Ce taux est fonction, en grande partie, des demandes d'ajustement ou d'interventions préventives ainsi que des avertissements et des avis de réprimande délivrés à chaque entrepreneur.

- Durant la saison hivernale 2013-2014⁴⁶, pour 36 des 350 contrats, les entrepreneurs ont obtenu une cote inférieure à 80 % comparativement à 27 des 349 contrats pour la saison précédente (2012-2013).

46. La saison hivernale s'étend de septembre à mai.

LES AIRES DE SERVICE ET LES VILLAGES-RELAIS



■ La municipalité de Baie-Saint-Paul est un village-relais reconnu par le Ministère.



La mise en place d'un nouveau réseau de « parcs routiers » devrait offrir aux usagers de la route des sites d'arrêt sécuritaires accessibles 24 h/24 en moyenne, (à toutes les heures de déplacement), sur le réseau routier stratégique du Québec, dont 33 aires de service (surtout sur les autoroutes), environ 45 villages-relais, 26 belvédères et 6 aires de stationnement pour véhicules lourds.

Depuis 2003, 9 aires de service modernisées ont été aménagées aux abords des autoroutes et 42 villages-relais ont été reconnus sur les routes nationales du Québec ou sur les routes nationales et régionales désignées « routes touristiques », contribuant ainsi à offrir des services (aires de repos et de restauration, distribution d'essence, stationnement, installations sanitaires, etc.) et de l'information pertinente aux usagers de la route dans le but d'améliorer la sécurité routière.

La mise en place d'un réseau de villages-relais favorise une approche intégrée de développement des activités et des équipements locaux. Il permet d'améliorer le cadre de vie économique, culturel et social du milieu, en plus d'offrir aux usagers de la route des lieux d'arrêt sécuritaires à intervalles réguliers ainsi qu'une diversité de services et une qualité d'accueil. En 2013-2014, les municipalités de Nicolet et de Stanstead ont reçu l'accréditation Village-relais.

LA SÉCURITÉ CIVILE

Afin d'assumer les responsabilités évoquées dans la mission Transports du Plan national de sécurité civile, qui consistent à fournir de l'information sur l'état des systèmes de transport des personnes et des marchandises, le Ministère compile des statistiques concernant les événements majeurs qui sont survenus sur son réseau. En ce qui concerne les événements qui ont reçu une attention particulière de la part du Ministère en matière de sécurité civile, notons la fermeture du pont Dubuc, à Saguenay, les feux de forêt de la Côte-Nord et l'accident ferroviaire de Lac-Mégantic⁴⁷.

47. Afin de prendre connaissance des actions du ministère des Transports lors de l'accident ferroviaire de Lac-Mégantic, le lecteur est invité à consulter le Rapport annuel de gestion 2013-2014 du ministère de la Sécurité publique.

ENJEU 2

LA PERFORMANCE

ORGANISATIONNELLE ET LA SAINE

GESTION DES FONDS PUBLICS

ORIENTATION 3

ACCROÎTRE LA RIGUEUR, L'INTÉGRITÉ ET LA TRANSPARENCE AFIN D'OFFRIR AUX CITOYENS DES SERVICES DE QUALITÉ AU MEILLEUR COÛT

AXE D'INTERVENTION 1

Expertise

OBJECTIF 3.1

Réviser la structure organisationnelle pour renforcer l'expertise de l'État et assurer une gestion transparente et efficiente du réseau routier

L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX SUR LA CRÉATION D'UNE AGENCE DES TRANSPORTS

PS

22

Le projet de loi 68 sur l'Agence des infrastructures de transport du Québec a été présenté à l'Assemblée nationale le 4 décembre 2013. Les règles de l'Assemblée nationale prévoient que le déclenchement d'élections générales entraîne systématiquement la fin de la session parlementaire et de la législature en cours. Ainsi, le déclenchement des élections, en mars 2014, a eu pour effet de mettre un terme à tous les mandats de l'Assemblée, y compris l'étude des projets de loi n'ayant pas été adoptés, dont celui sur l'Agence des infrastructures de transport du Québec.

OBJECTIF 3.2

Renforcer la capacité organisationnelle

Le renforcement de l'expertise est une priorité pour l'État afin de se doter du savoir-faire de pointe en matière de travaux publics, qui est nécessaire au contrôle rigoureux de la gestion des infrastructures.

Les postes sont pourvus en fonction de la disponibilité de la main-d'œuvre pour répondre aux besoins des secteurs de vulnérabilité ciblés. Ces ressources supplémentaires sont surtout constituées d'ingénieurs et de techniciens des travaux publics, afin de permettre de hausser la proportion des travaux réalisés en régie en matière d'inspection, de conception, de surveillance et de vérification des travaux réalisés par des firmes de génie-conseil.

L'EMBAUCHE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS POUR LUTTER CONTRE LA COLLUSION ET LA CORRUPTION

NOMBRE D'EMPLOYÉS EMBAUCHÉS (CUMUL DES ÉQUIVALENTS TEMPS COMPLET AJOUTÉS DEPUIS LE 1^{er} AVRIL 2012)

PS

23

2012-2013

2013-2014

CIBLE 2013-2014

153

462

462^a

a La cible 2013-2014 a été revue à la hausse, passant de 366 à 462 ressources en équivalents temps complet, compte tenu de la connexité des besoins pour renforcer l'expertise et d'une autorisation du Conseil du trésor pour doter des postes supplémentaires.

Commentaire :

Entre le 1^{er} avril 2013 et le 31 mars 2014, le Ministère a affecté 309 ressources supplémentaires en équivalents temps complet. Dans le cadre de la mise en œuvre des actions pour lutter contre la collusion et la corruption, un total de 462 postes étaient affectés.

LA FORMATION

Tout en s'assurant de maintenir la formation associée à l'expertise du personnel, le Ministère offre des séances d'information, de sensibilisation et de formation à l'intention des gestionnaires et du personnel en matière d'éthique publique et de protection de l'intégrité des contrats publics. Assurer l'intégrité des contrats publics requiert que chaque employé soit en mesure de prévenir et de détecter les situations de collusion et de corruption. Le programme de formation à la protection de l'intégrité des contrats publics a été élaboré en collaboration avec le Commissaire à la lutte contre la corruption et le Secrétariat du Conseil du trésor.

FORMATIONS ASSOCIÉES À L'EXPERTISE, À L'ÉTHIQUE ET À LA PROTECTION DE L'INTÉGRITÉ DES CONTRATS PUBLICS

PS 24

EXPERTISE (NOMBRE ANNUEL DE JOURS-PERSONNES)

2012-2013	2013-2014	CIBLE 2013-2014
16 016	20 401	16 000

Commentaires :

- Le bilan de la formation est de 20 401 jours-personnes, soit une moyenne de 3,22 jours de formation par employé. En 2013-2014, le Ministère a investi 5,8 millions de dollars en activités de formation et de perfectionnement. Ce montant inclut les coûts des ressources externes, les frais de déplacement et de séjour des employés ainsi que les salaires.
- L'augmentation du nombre d'employés et la bonification de l'offre de formation destinée spécifiquement aux ingénieurs et aux techniciens des travaux publics expliquent l'augmentation du nombre de jours-personne. Par ailleurs, on note également une augmentation de la proportion des formations données à l'interne et une augmentation du nombre d'heures de formations internes, notamment en matière de protection de l'intégrité des contrats publics et sur le *Cahier de charge et devis généraux* ainsi que sur le *Guide de surveillance – Chantiers d'infrastructures de transport* et en santé et sécurité au travail. Les formations associées à l'éthique et à la protection de l'intégrité des contrats publics sont incluses dans le résultat.

ÉTHIQUE (NOMBRE DE FORMATIONS ET DE PARTICIPANTS)

2012-2013	2013-2014	CIBLE 2013-2014
27 et 693	28 et 1 102	40 et 800

Commentaire :

- Au cours de l'exercice 2013-2014, 28 activités de formation à l'éthique publique ont permis de sensibiliser 1 102 employés. Bien que le nombre d'activités réalisées soit plus faible qu'anticipé, la cible est largement dépassée en ce qui a trait au nombre de participants. Les présentations diffusées lors d'activités comme les journées d'accueil des nouveaux employés du Ministère permettent de rejoindre un plus grand nombre de participants dans une même séance.

PROTECTION DE L'INTÉGRITÉ DES CONTRATS PUBLICS (NOMBRE DE PARTICIPANTS)

2012-2013	2013-2014	CIBLE 2013-2014
156	2 013	2 000

Commentaire :

- Avec la collaboration de l'Unité permanente anticorruption, le Ministère a mis en place une formation sur la protection de l'intégrité des contrats publics. Au 31 mars 2014, un total de 162 activités de formation avaient été tenues, permettant ainsi de rejoindre 2 013 participants.

LES TRAVAUX RÉALISÉS PAR DES RESSOURCES INTERNES

Amorcé en 2013, le développement de pôles d'expertise vise à offrir des services à l'ensemble des directions territoriales, notamment pour :

- l'estimation des honoraires professionnels et des coûts des travaux;
- l'analyse des bordereaux de soumission et des modifications aux contrats (avenants);
- l'évaluation et la gestion des risques à chaque étape de la réalisation des projets routiers;

→ la sécurité, la circulation, la signalisation et la géométrie⁴⁸;

→ la gestion des eaux pluviales.

Pour répondre aux besoins des secteurs de vulnérabilité ciblés, les ressources supplémentaires, principalement des ingénieurs et des techniciens des travaux publics, sont maintenant en poste. Ces ajouts permettent de hausser la proportion des travaux réalisés en régie en matière d'inspection, de conception, de surveillance et de vérification des travaux réalisés par des firmes de génie-conseil.

PROPORTION DES TRAVAUX RÉALISÉS PAR DES RESSOURCES INTERNES (%)

PS

25

	2012-2013	2013-2014	CIBLE 2013-2014
Surveillance des travaux routiers ^a	16	21	17
Préparation des projets ^b	41	41	45
Inspections générales des structures ^c	43	57	50
Inventaires liés à l'état du réseau routier ^d	97 ^e	98	97

a % = Valeur des projets surveillés en régie/valeur totale des projets⁴⁹.

b % = Valeur des projets réalisés dont la préparation a été faite en régie/valeur totale des projets réalisés^{50, 51}.

c % = Mètres carrés de surface des structures inspectées en régie/Nombre total de mètres carrés des structures inspectées (reddition portant sur l'année civile).

d % des inventaires (analyses de l'état du réseau routier) effectués en régie⁵².

e Le nombre d'items inventoriés considérés pour la reddition de comptes a été rationalisé. Le calcul a été revu selon les mêmes éléments d'inventaires que pour 2013-2014 à des fins de comparabilité de l'information.

Commentaire :

→ Les cibles 2013-2014 ont été dépassées en ce qui concerne la proportion des travaux réalisés par des ressources internes spécialisées en surveillance des travaux routiers, en inspection générale des structures et en inventaires liés à l'état du réseau routier. Du côté de la préparation des projets, la cible n'a pu être atteinte en raison du décalage qui existe entre la préparation d'un projet routier, qui s'échelonne sur plusieurs années, et la

réalisation des travaux. Ainsi, la préparation de la majorité des projets réalisés en 2013-2014, en termes de valeur, a été initiée avant 2012, c'est-à-dire avant l'embauche des ressources (ingénieurs et techniciens des travaux publics) supplémentaires consécutivement à la mise en œuvre du Plan de renforcement de l'expertise.

48. Le pôle d'expertise en sécurité, en circulation, en signalisation et en géométrie a été mis en place en janvier 2014.

49. Valeur estimée de réalisation des projets au début novembre qui considère les dépenses réelles encourues depuis le début de l'exercice et les dépenses prévues jusqu'au 31 mars.

50. Erratum : Cette note aurait dû figurer en p. 40 du Plan stratégique 2013-2015 du Ministère.

51. La préparation des projets est effectuée en cinq phases. Dans le calcul, chacune des phases est considérée avoir le même poids.

52. Il s'agit de la moyenne de la proportion de l'analyse du décompte d'inventaire réalisé en interne pour chacune des 35 catégories d'inventaire par direction territoriale.

LA SENSIBILISATION ET LA FORMATION DU PERSONNEL EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Dans son Plan d'action de développement durable 2009-2015, le Ministère s'engage à mettre en œuvre des activités contribuant à la réalisation du Plan gouvernemental de sensibilisation et de formation des personnels de l'administration publique. Pour ce faire, il a adopté, en juillet 2010, un plan ministériel de sensibilisation et de formation qui vise notamment à accompagner le personnel dans sa démarche de développement durable.

POURCENTAGE DU PERSONNEL JOINT PAR LES ACTIVITÉS DE SENSIBILISATION AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

PADD 1

RÉSULTATS				CIBLES	
2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2010-2011
52	56	60	64	71 ^a	80 % du personnel sera joint en 2011

a Ce chiffre reflète uniquement le nombre d'employés ayant participé aux rencontres organisées à l'occasion du lancement du Plan d'action et de la Stratégie de développement durable ainsi que des journées d'accueil ministérielles. D'autres activités ont été mises en œuvre par le Ministère et sont présentées à la section « Autres mesures de sensibilisation ». Les données utilisées dans le calcul du résultat considèrent les employés du Centre de gestion de l'équipement roulant et excluent tout mouvement de personnel survenu au cours des exercices 2009-2010 à 2013-2014.

Commentaire :

→ Le Ministère a organisé des journées d'accueil ministérielles pour ses 503 nouveaux employés, soit environ 7 % du total des employés au 31 mars 2014, portant ainsi le pourcentage d'employés sensibilisés à 71 %. Ces journées visaient à transmettre de l'information sur le Ministère, à permettre aux nouveaux employés de comprendre leur rôle dans l'organisation ainsi qu'à leur faire connaître la démarche gouvernementale et ministérielle de développement durable.

→ Tout au long de 2013-2014, des capsules de sensibilisation ont été ajoutées à la section portant sur le développement durable de l'intranet du Ministère. Ces dernières portaient notamment sur la prolongation du Plan d'action de développement durable 2009-2013 jusqu'en 2015 et la mise en ligne d'une nouvelle page intranet qui présente des pratiques écoresponsables que les employés du Ministère peuvent adopter.

POURCENTAGE DU PERSONNEL CIBLÉ AYANT SUIVI UNE FORMATION TRAITANT MINIMALEMENT DES DEUX CONTENUS DE RÉFÉRENCE⁵⁴

PADD 2

Commentaire :

La cible fixée pour cette action (50 %) a été atteinte en 2012-2013. Ce sont 53 % des membres du personnel ciblés qui avaient suivi une formation traitant minimalement des deux contenus de référence au 31 mars 2013.

AUTRES MESURES DE SENSIBILISATION⁵³

→ Une adaptation vidéo du module en ligne de sensibilisation au développement durable, favorisant la compréhension de ce concept et présentant la démarche gouvernementale de développement durable et sa mise en œuvre au Ministère, a été produite et transmise, en février 2013, aux directions territoriales et au Centre de gestion de l'équipement roulant pour diffusion au personnel ouvrier. Au 31 mars 2014, la vidéo a été présentée à 1 987 personnes.

53. Bien qu'elles ne soient pas considérées dans le suivi de cet indicateur, afin d'éviter de comptabiliser un employé sensibilisé plus d'une fois, le Ministère a mis en œuvre deux autres mesures de sensibilisation au développement durable.

54. Conformément à la décision du Comité interministériel du développement durable, prise en juin 2010, la cible gouvernementale inscrite au Plan gouvernemental de sensibilisation et de formation à la démarche de développement durable a été modifiée. Par conséquent, le Ministère a remplacé, en avril 2013, la cible originale du Plan d'action de développement durable en matière de formation par cette dernière et a modifié le titre de l'indicateur en conséquence.

AXE D'INTERVENTION 2

Façons de faire

114

PARTIE 3
LES RÉSULTATS

OBJECTIF 3.3

Optimiser les pratiques de gestion et renforcer le contrôle des coûts et de la qualité des travaux

Le Ministère s'est doté d'une démarche ministérielle de gestion de projets basée sur une approche reconnue à l'échelle internationale (celle du *Project Management Institute*) et adaptée au contexte ministériel de gestion des projets routiers. L'objectif est de faire en sorte que, d'ici avril 2016, tous les projets de plus de cinq millions de dollars⁵⁵ soient réalisés selon cette démarche.

PROPORTION DES PROJETS ROUTIERS DE PLUS DE 5 MILLIONS DE DOLLARS RÉALISÉS SELON LA DÉMARCHE MINISTÉRIELLE DE GESTION DE PROJETS (%)

PS

26

2012-2013	2013-2014	CIBLE 2013-2014
–	42 projets suivis ^a	25 %

a Le mode de calcul de la proportion de projets réalisés selon la démarche ministérielle de gestion de projets est en cours d'établissement.

Commentaire :

Le comité de suivi, où siègent les sous-ministres associés et adjoints, autorise la poursuite (ou non) du projet lors des trois étapes déterminantes du déroulement de la réalisation des projets routiers, soit l'étude d'opportunité, la conception de l'avant-projet et la réalisation des plans et devis. En 2013-2014, 42 projets routiers de 5 à 40 millions de dollars ont été suivis par le comité.

OVT

PARTICIPER À UNE ACTION CONCERTÉE À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE, RÉGIONALE AINSI QU'À CELLE DES PORTES D'ENTRÉE ET DES GRANDS CORRIDORS DE TRANSPORT

Afin d'établir une planification intégrée et multimodale qui tient compte des besoins en déplacement des personnes et des marchandises dans chaque région, le Ministère s'appuie sur une concertation efficace des intervenants en mobilité durable, notamment dans le cadre des partenariats suivants :

TABLE QUÉBEC-MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN POUR L'AMÉNAGEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT

La Table Québec-Montréal métropolitain pour l'aménagement et le développement s'est réunie à une occasion au cours de l'exercice 2013-2014.

Lors de cette rencontre, il a été question de la nécessité d'accorder des délais supplémentaires pour la mise en œuvre du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, plus particulièrement afin d'assurer la mise en concordance des schémas d'aménagement et de développement des municipalités régionales de comté au Plan. En effet, cette mise en concordance représente une étape cruciale pour la mise en œuvre du Plan, qui constitue un outil essentiel au développement d'une vision intégrée de l'aménagement du territoire, de la mobilité durable et de la protection de l'environnement de la région métropolitaine.

Finalement, il a été mentionné que l'atteinte des principaux objectifs du Plan ne sera pas compromise en raison des délais supplémentaires accordés. Effectivement, chacune des municipalités régionales de comté devra adopter des mesures qui prévoiront, notamment, l'application des seuils minimaux de densité résidentielle dans les aires *Transit-Oriented Development* et à l'extérieur de ces aires.

TABLE QUÉBEC-QUÉBEC MÉTROPOLITAIN POUR L'AMÉNAGEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT

Les membres de la Table Québec-Québec métropolitain pour l'aménagement et le développement se sont réunis à une occasion au cours de l'exercice 2013-2014.

Lors de cette rencontre, un suivi de la mise en œuvre du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Québec a été réalisé. Les enjeux métropolitains en matière d'aménagement et la constitution d'un comité technique pour la Table ont également été abordés.

55. Cette démarche sera appliquée aux nouveaux projets dès 2013-2014, à l'exception des projets déjà visés par la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique, soit ceux dont la valeur estimative du coût en immobilisation est égale ou supérieure à 40 millions de dollars.

TABLE GOUVERNEMENTALE AUX AFFAIRES TERRITORIALES

Les membres de la Table gouvernementale aux affaires territoriales se sont réunis une fois au cours de l'exercice 2013-2014.

À cette occasion et conformément aux exigences de la Loi pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires, le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire a présenté pour discussion un projet de bilan de la mise en œuvre de la Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016 au sein de l'Administration. Ce projet de bilan fait état de la réalisation des quelque 169 actions que le gouvernement s'était engagé à mettre en œuvre pour l'occupation et la vitalité des territoires entre les années 2011 et 2013.

De plus, les ministères et organismes doivent se doter d'une planification faisant montre de leurs contributions à l'atteinte des objectifs de la Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016 les concernant, et en rendre compte dans leur rapport annuel de gestion. Le projet de bilan en fait également l'état d'avancement. Finalement, il fait rapport sur une autre exigence de la Loi, selon laquelle le gouvernement du Québec doit adopter des indicateurs d'occupation et de vitalité des territoires.

TABLE QUÉBEC-RÉGIONS

Les membres de la Table Québec-régions se sont réunis à une occasion au cours de l'exercice 2013-2014. Lors de cette rencontre, deux sujets en lien avec le domaine des transports ont été abordés, soit la Politique québécoise de mobilité durable et les véhicules hors route.

Politique québécoise de mobilité durable

Les travaux préalables à l'élaboration d'une politique québécoise de mobilité durable ont été réalisés au printemps 2013. Une vaste consultation publique a permis d'entendre plus de 200 représentants et de recueillir 117 mémoires. L'adoption de cette politique, prévue à l'automne 2013, a été remplacée par la Stratégie nationale de mobilité durable, laquelle a été adoptée en février 2014. Elle comprend quatre volets :

- l'intégration de la planification de l'aménagement du territoire et du transport;
- la mobilité des personnes en milieu urbain;
- la mobilité des personnes en milieu rural;
- l'accessibilité du transport collectif des personnes handicapées et à mobilité réduite.

Véhicules hors route

En juin 2013, le Ministère a fait l'annonce d'un versement de 6 millions de dollars sur trois ans pour la Fédération Québécoise des Clubs Quads et la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec. Cette somme, répartie également entre les deux fédérations, a commencé à être versée au cours de l'année 2013-2014, à raison d'un million de dollars par fédération. Cette aide financière servira à hausser le financement des infrastructures et à embaucher des agents de liaison pour soutenir la mise en place de sentiers durables.

L'achèvement du tracé des sentiers a été annoncé. Toutefois, certains sentiers identifiés devront être revus. De plus, le Ministère met à la disposition des clubs et des fédérations une trousse afin de faciliter les échanges avec les propriétaires privés en vue d'obtenir des droits d'accès pour trois à cinq ans.

TABLES DE CONCERTATION SUR LES VÉHICULES HORS ROUTE

Pour améliorer la cohabitation entre les résidents riverains de sentiers et les utilisateurs de véhicules hors route, le gouvernement a mis sur pied dans chacune des régions une table de concertation régionale sur ces véhicules, coordonnée par la Conférence régionale des élus de son territoire et regroupant tous les intervenants régionaux concernés, de même que des instances gouvernementales. Les conférences régionales des élus constituent, pour le territoire qu'elles représentent, les interlocuteurs privilégiés du gouvernement en matière de développement régional et des partenaires importants pour la réalisation du projet des sentiers durables.

Un troisième mandat ayant été approuvé par le Conseil du trésor au début de 2013, c'est durant l'exercice 2013-2014 que les principales démarches de remise sur pied des tables ont été entamées. Dans ce mandat, les conférences régionales des élus sont sollicitées pour soutenir le milieu dans la mise en œuvre du projet des sentiers durables. Au terme de cette première année, le Ministère avait reçu le premier rapport annuel de la majorité des conférences participantes. On souligne que le maintien de la motivation des conférences et le renforcement de leur adhésion au nouveau mandat est important pour le projet des sentiers durables puisqu'elles collaborent à la résolution de conflits et de situations problématiques sur leurs territoires respectifs ainsi qu'à l'acceptabilité sociale des véhicules hors route et des sentiers durables.

TABLE QUÉBEC-MUNICIPALITÉS

Les membres de la Table Québec-municipalités se sont réunis à deux occasions au cours de l'exercice 2013-2014.

La Table est le lieu privilégié où les représentants du gouvernement et du milieu municipal discutent des dossiers concernant la place, le rôle, les responsabilités et l'administration des municipalités. Il s'agit donc d'un mécanisme de consultation.

Il est convenu avec les partenaires municipaux qu'à chaque rencontre de la Table, un suivi des réalisations des différents comités de travail sectoriels soit effectué. Ainsi, lors des rencontres, un suivi des travaux du Comité de partenariat en transport avec le milieu municipal a été réalisé. C'est également lors de ces rencontres que les travaux de la nouvelle Table québécoise sur la sécurité ferroviaire et le transport des matières dangereuses ont été lancés.

CONFÉRENCES ADMINISTRATIVES RÉGIONALES

Dans chaque région administrative du Québec, il existe une table régionale interministérielle, appelée Conférence administrative régionale, formée de représentants des ministères et organismes gouvernementaux dont l'action a une incidence sur le développement de cette région. Les Conférences administratives régionales sont instituées en vertu de la Loi pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires et elles ont pour mandat d'assurer la concertation et l'harmonisation des actions des ministères et des organismes gouvernementaux afin d'en promouvoir une vision intégrée et cohérente.

COMITÉ INTERMINISTÉRIEL VOUÉ À L'ÉLABORATION D'UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU CORRIDOR DE L'AUTOROUTE 30

Ce comité interministériel a été mis en place le 31 mai 2013 afin d'élaborer une vision durable du développement économique du corridor de l'A-30 de Sorel-Tracy à Vaudreuil-Soulanges en Montérégie, en conformité avec les orientations gouvernementales concernant l'aménagement et le développement de la région métropolitaine ainsi qu'avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement et les visions de développement des territoires limitrophes.

Le Ministère a fait valoir l'importance de préserver l'efficacité et la fonctionnalité de cette nouvelle infrastructure autoroutière en tant que voie de contournement sud de la région métropolitaine.

PARTENARIAT MOBILITÉ MONTRÉAL

Devant les enjeux que posent les nombreux chantiers routiers sur la mobilité des personnes et des marchandises, le ministre des Transports annonçait, le 22 juin 2011, la création d'une instance de planification et de coordination pour la région métropolitaine sous l'appellation de Mobilité Montréal, soit un comité directeur regroupant différents partenaires métropolitains.

Dans le cadre de ses travaux, Mobilité Montréal est appuyé par trois comités dont les principaux objectifs sont regroupés sous trois grands axes, soit la gestion de la circulation, le transport collectif et les communications. De concert, ils voient à l'analyse de l'ensemble des travaux planifiés et des entraves qui en découleront, élaborent et proposent des mesures d'atténuation appropriées pour limiter les impacts sur la mobilité des personnes et des marchandises, identifient des mesures d'atténuation en transport collectif et voient à des stratégies de communication publique pour l'ensemble des activités.

Au cours de l'exercice 2013-2014, ces différents comités ont tenu, sur une base régulière, des rencontres afin d'arrimer et de coordonner les différents chantiers identifiés afin de limiter les répercussions sur la circulation. Dans le but de faciliter les déplacements dans la région métropolitaine, un investissement de 26,5 millions de dollars a été annoncé en juin 2013 par le ministre des Transports pour l'application de nouvelles mesures en transport collectif et le renouvellement de plusieurs mesures ayant démontré leur efficacité, au cours des années précédentes.

- 13,3 millions de dollars ont été octroyés pour l'amélioration de l'offre de services aux usagers, notamment par l'ajout de places de stationnement et la bonification de l'offre de services de transport par autobus.
- 13,2 millions de dollars ont été accordés à la reconduction de mesures implantées en 2011 et en 2012, telles que le maintien des départs supplémentaires de trains sur la ligne Candiac et des lignes express d'autobus desservant des axes où des chantiers routiers sont toujours en cours.

Ces mesures, financées à 100 % par le Ministère et s'ajoutant aux 136 millions de dollars investis depuis 2011, sont mises en place graduellement tout au long de la saison des chantiers par les sociétés de transport collectif et les conseils intermunicipaux de transport.

Depuis l'automne 2013, le comité directeur est soutenu par un comité avisier qui assure un lien continu avec les différents comités favorisant, sur une base régulière, la prise de décision.

PLANS TERRITORIAUX DE MOBILITÉ DURABLE

Les Plans territoriaux de mobilité durable constituent un engagement du Plan stratégique 2013-2015 du Ministère. Ils visent à intégrer la planification de toutes les dimensions du transport des personnes et des marchandises, en tenant compte à la fois des politiques gouvernementales et ministérielles, des principes de développement durable ainsi que des caractéristiques socio-économiques régionales et des points de vue des principaux intervenants.

En 2013-2014, la plupart des directions territoriales étaient à élaborer leur diagnostic et leur vision de mobilité durable.

PLAN MÉTROPOLITAIN DE MOBILITÉ DURABLE

La réalisation du Plan métropolitain de mobilité durable s'inscrit dans la démarche de réalisation des Plans territoriaux de mobilité durable. Dans le cadre de la mise en œuvre de cette démarche, un programme de travail a été préparé à compter du printemps 2013 puis approuvé au mois de décembre suivant. Pendant ce temps, une vision intégrée, multimodale et durable de la mobilité pour la grande région de Montréal a été élaborée. Elle présente un énoncé structuré autour de quatre thèmes reposant sur sept grands défis que devront relever le Ministère et ses partenaires de la région métropolitaine. Cette vision fera partie intégrante du Plan métropolitain de mobilité durable qui comprendra aussi une synthèse du diagnostic, les principaux enjeux de mobilité dans la région métropolitaine ainsi que les orientations, objectifs et indicateurs qui en découlent. Le dépôt du document préliminaire est prévu pour décembre 2014. Par la suite, un plan d'action sur un horizon de dix ans sera déposé. Ce plan d'action, qui permettra la mise en œuvre du Plan métropolitain de mobilité durable, comprendra les moyens d'intervention, des cibles et des indicateurs.

FORUM DE CONCERTATION SUR LE TRANSPORT MARITIME

Le Forum de concertation sur le transport maritime a été créé en octobre 2001, à la suite de l'adoption de la Politique de transport maritime et fluvial. Son rôle est de veiller à la mise en œuvre efficace et concertée des différentes mesures proposées dans la Politique et à la réalisation du plan d'action et sa bonification à long terme.

Au cours de l'exercice 2013-2014, les membres du Forum ont tenu deux rencontres. Celles-ci ont permis de réaliser des progrès notables dans certains des sujets du Plan d'action 2010-2014 du Forum.

- En juin 2013, le Ministère a autorisé le versement d'une subvention de 250 000 dollars sur cinq ans au Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime afin de soutenir une partie des frais de perfectionnement de la main-d'œuvre maritime québécoise. Ce financement, que le Ministère octroie depuis 2002, joue un rôle crucial pour encourager les marins « en emploi » à se perfectionner et à acquérir des brevets de niveaux supérieurs d'officiers, un créneau pour lequel une pénurie se fait gravement sentir dans l'industrie du transport maritime.
- Conformément à l'entente bilatérale de financement de la Chaire de recherche en transport maritime, renouvelée au printemps 2011, le Ministère a versé une subvention de fonctionnement de 50 000 dollars à l'Université du Québec à Rimouski pour l'année 2013-2014.
- Le 29 août 2013, le Conseil des ministres a signé le décret autorisant la cession, par le ministre de l'Enseignement supérieur, de la Science et de la Technologie, de l'immeuble et des équipements du Centre de formation aux mesures d'urgence au Cégep de Rimouski. Ce décret permet également l'octroi d'une aide financière de 6,3 millions de dollars afin de pourvoir au paiement des coûts liés à l'entretien, à la rénovation, à l'adaptation aux besoins ou au remplacement des installations et des équipements du Centre de formation aux mesures d'urgence.

FORUM DES INTERVENANTS DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE GÉNÉRAL

Les membres du Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général se sont réunis à une occasion au cours de l'exercice 2013-2014 pour discuter des orientations générales pour l'exercice suivant. Lors de cette rencontre, les membres du Forum ont décidé unanimement de conclure leurs travaux de réflexion interne portant sur les opportunités offertes par une nouvelle formule de fonctionnement et de nouvelles orientations du Forum, y compris une modification des produits et services qui y seraient potentiellement offerts. À cet effet, une résolution officielle a été dressée par l'ensemble des membres pour entamer les démarches de modifications juridiques nécessaires à la Loi sur les transports.

TABLE QUÉBÉCOISE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La Table québécoise de la sécurité routière a été formée en décembre 2005. Cette table permanente d'échanges et de discussions a pour mandat de formuler des recommandations au ministre des Transports afin d'améliorer le bilan des accidents routiers sur le territoire du Québec.

Au cours de l'exercice 2013-2014, les membres se sont réunis à deux occasions. À l'automne 2013, la Table a déposé un troisième rapport au ministre des Transports contenant 23 recommandations portant sur les quatre sujets suivants : transports actifs et usagers vulnérables, capacité de conduite affaiblie, jeunes et accès graduel à la conduite et vitesse en milieu urbain.

TABLE DE CONCERTATION DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR TAXI

La Table de concertation de l'industrie du transport par taxi a pour objet de favoriser la concertation entre les principaux intervenants du secteur, au regard des diverses pratiques commerciales prévalant dans cette industrie et de conseiller le ministre des Transports sur les mesures destinées à son développement et à l'amélioration de la qualité des services offerts. Au cours de l'exercice 2013-2014, les membres de la Table se sont réunis à six occasions.

Au cours de la dernière année, les échanges ont permis d'orienter certains travaux dans le cadre de l'élaboration de la Stratégie nationale de mobilité durable et des divers programmes d'aide qui en ont découlé. La Table sert aussi de lieu d'échanges entre les clientèles et les principaux acteurs de l'industrie afin que des services de transport soient assurés pour les étudiants, travailleurs, personnes âgées et personnes à mobilité réduite, et ce, dans tous les milieux.

3.4 LES RÉSULTATS DES ENGAGEMENTS ÉNONCÉS DANS LA DÉCLARATION DE SERVICES AUX CITOYENS

Le personnel du Ministère place au cœur de ses préoccupations quotidiennes la qualité des services qu'il offre aux citoyens. Le 24 mars 2009, la deuxième Déclaration de services aux citoyens du Ministère était rendue publique afin de répondre aux nouvelles réalités engendrées par ses rapports directs avec la population. Ainsi, le Ministère déploie les efforts nécessaires pour respecter chacun des six engagements qu'il s'est donnés à l'égard des services aux citoyens.

- Assurer l'accessibilité des services
- Offrir des services courtois
- Répondre de façon diligente
- Traiter les démarches de manière confidentielle
- Fournir de l'information de qualité
- Tenir compte de la satisfaction des citoyens



- Le Ministère s'est engagé à faciliter les échanges avec les citoyens en offrant diverses façons de communiquer : par son site Web, par courriel, par téléphone ou au comptoir à l'un de ses points de service.

ASSURER L'ACCESSIBILITÉ DES SERVICES

Le Ministère s'est engagé à faciliter les échanges avec les citoyens en offrant diverses façons de communiquer : par son site Web, par courriel, par téléphone ou au comptoir à l'un de ses points de service⁵⁶.

Depuis le 25 octobre 2008, le Ministère s'est joint à la communauté nord-américaine en rendant accessible partout au Québec, grâce à un numéro de téléphone abrégé et unique, le 511, un vaste service d'information sur le transport. Ce portail intégré a pour objet de faciliter l'accès aux renseignements sur les transports, permettant ainsi aux usagers de mieux planifier leurs déplacements partout au Québec.

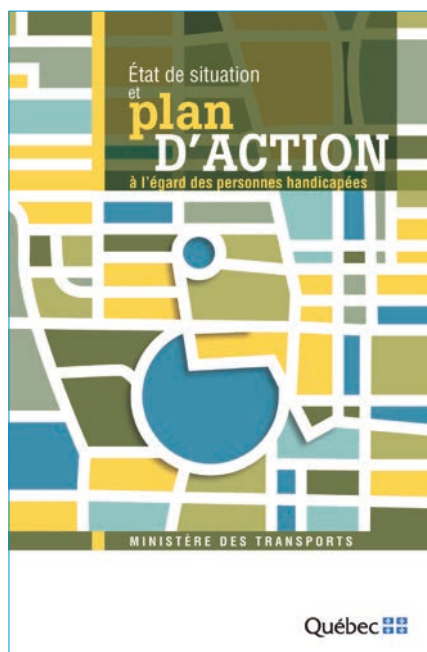
Le service Québec 511 Info Transports diffuse en continu⁵⁷, par téléphone, par téléphone intelligent et sur le Web, de l'information gratuite sur l'état du réseau routier : conditions routières hivernales, principales entraves à la circulation causées par les travaux routiers, messages de sécurité et autres. Les utilisateurs peuvent aussi obtenir rapidement l'horaire et l'état du service des traversiers du Québec, de même que de l'information sur le temps d'attente aux postes frontaliers pour entrer au Québec. Sur le Web, il est aussi possible de voir les images captées par les caméras de circulation du Ministère et d'obtenir des renseignements sur les services offerts dans les haltes routières et les villages-relais. Depuis 2011, la section Mobilité Montréal offre des liens vers les sites des diverses sociétés de transport et des autres partenaires de la région métropolitaine. Elle donne aussi l'accès à la carte interactive du Québec 511 sur laquelle sont indiqués les travaux en cours qui sont sous la responsabilité du Ministère, de même que ceux qui relèvent des municipalités de Montréal, de Longueuil et de Laval. Que ce soit par téléphone, à partir d'un téléphone intelligent ou sur le Web, le citoyen peut aussi signaler un incident, formuler un commentaire ou une demande de renseignement sur tout sujet lié à la mission du Ministère, ou encore déposer une plainte.

Au moyen de l'ensemble des modes de communication qu'il a mis en place, le Ministère vise également à fournir aux citoyens des renseignements généraux sur les lois, les règlements, les programmes et les politiques qu'il administre. De plus, il mène plusieurs campagnes de communication pour faire part aux citoyens de ses préoccupations en matière de sécurité routière.

56. Les points de service du Ministère, soit ses bureaux centraux de Québec et de Montréal, le Bureau de la coordination du Nord-du-Québec et les bureaux de ses 14 directions territoriales sont ouverts du lundi au vendredi, de 8 h 30 à 12 h et de 13 h à 16 h 30, à l'exception des jours fériés.

57. Le service est offert jour et nuit, sept jours sur sept.

DES SERVICES ACCESSIBLES AUX PERSONNES HANDICAPÉES



Conformément à la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, le Ministère prend chaque année des dispositions pour que ses produits et ses services soient accessibles à cette clientèle⁵⁸.

Le service téléphonique Québec 511 Info Transports est simple et convivial. Il fonctionne par reconnaissance vocale, mais permet aussi à l'utilisateur de demander des renseignements en utilisant le clavier de son téléphone. Ainsi, les citoyens qui ont des difficultés d'élocution, par exemple, peuvent consulter Québec 511 Info Transports sans problème.

De même, le Ministère demeure très vigilant quant à l'accessibilité de l'information qu'il présente sur le Web. Certaines des modifications apportées à son site ont été effectuées à la suite des commentaires recueillis et des besoins exprimés relativement au service Québec 511 Info Transports. Par ailleurs, le Ministère poursuit la mise en place des standards sur l'accessibilité du Web adoptés par le Conseil du trésor⁵⁹.

OFFRIR DES SERVICES COURTOIS

Conformément aux engagements du Ministère, le personnel doit accueillir le citoyen avec courtoisie et respect. Il doit aussi écouter attentivement ses demandes et, au besoin, le mettre en communication avec la personne concernée en limitant le nombre d'intermédiaires. Ainsi, le Ministère prévoit évaluer régulièrement la satisfaction de sa clientèle, notamment celle des usagers du service Québec 511 Info Transports, à l'égard de la courtoisie de son personnel.

Selon les résultats du sondage 2013-2014 sur la satisfaction de la clientèle à l'égard du service Québec 511 Info Transports réalisé du 13 février au 12 mars 2014, 99 % des usagers considèrent que les préposés de ce service sont courtois.

RÉPONDRE DE FAÇON DILIGENTE

En vertu des engagements inscrits dans sa Déclaration de services aux citoyens, le Ministère a fixé à cinq jours ouvrables le délai de réponse à une demande verbale et à dix jours celui pour une demande écrite qui lui est adressée, et ce, qu'il s'agisse d'une demande de renseignements, d'une réclamation pour dommages ou d'une plainte. De plus, s'il est nécessaire de rappeler le citoyen pour lui indiquer que sa demande est traitée, l'employé doit le faire dans la journée ouvrable suivant la réception de la demande. S'il est impossible de fournir une réponse dans les délais précédemment mentionnés, un accusé de réception doit être expédié, indiquant le nom d'une personne-ressource et le temps de réponse estimé.

UN SUIVI DILIGENT DES DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS

En 2013-2014, l'utilisation de la ligne téléphonique Québec 511 Info Transports a fléchi de 4,5 %. Le nombre d'appels traités par les préposés est, quant à lui, demeuré le même, soit un peu plus de 32 500 appels.

Par ailleurs, le taux de demandes de renseignements écrites faites au Québec 511 Info Transports ayant reçu une réponse dans les délais prescrits a été de 95,7 %.

58. Le lecteur est invité à consulter l'adresse suivante pour en savoir plus sur les actions du Ministère à l'égard des personnes handicapées : www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/personnes_incapacites/accueil/actions.

59. Le lecteur est invité à consulter la section 2.6 du présent rapport, consacrée aux ressources informationnelles, pour obtenir plus de détails à ce sujet.

NOMBRE TOTAL DE DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS

	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Nombre total d'appels faits aux services téléphoniques Québec 511 Info Transports ^a	1 238 407	1 107 641	1 058 029
Nombre de demandes de renseignements verbales aux préposés du Québec 511 Info Transports ^b	31 760	32 561	32 586
Nombre de demandes de renseignements écrites traitées	1 007	946	949
Nombre mensuel moyen de pages vues sur le site Web du Québec 511 Info Transports ^c	2 724 834	2 872 751	N. D.

a Ces appels comprennent ceux qui ont été faits au service automatisé et au service avec préposé, que ce soit pour une demande de renseignements, pour le signalement d'un incident ou pour la formulation d'une plainte ou d'une réclamation pour dommages.

b Ce nombre comprend seulement les appels traités par les préposés du Service d'information aux voyageurs – Québec 511 du Ministère, alors qu'une partie des appels est traitée par les préposés de Services Québec et par ceux d'une firme privée.

c À la suite d'un changement de nom de domaine du site, les marqueurs dans les pages Web servant à comptabiliser les statistiques de fréquentation ont été supprimés par erreur. Les données d'avril à octobre n'ont donc pas pu être compilées.

UN SUIVI DILIGENT DES SIGNALEMENTS D'INCIDENTS



■ Afin d'accroître la sécurité, le personnel du Centre intégré de gestion de la circulation de Québec veille à détecter tout événement sur le réseau routier, notamment au moyen des caméras de circulation, et diffuse de l'information aux usagers sur les panneaux à messages variables.

Les services et les systèmes du Ministère liés à la surveillance du réseau routier ne cessent de s'améliorer et de se développer, et ce, dans le but d'accroître la sécurité des usagers, d'assurer leur mobilité et de réduire les répercussions de la congestion incidente sur la circulation. Ainsi, jour et nuit, sept jours sur sept, les centres intégrés de gestion de la circulation de Québec et de Montréal assurent la télésurveillance, les communications opérationnelles et le soutien aux intervenants sur le terrain, alors qu'ils traitent aussi en priorité tous les appels d'urgence et les demandes d'intervention faites sur les territoires qu'ils desservent.

Pour ce faire, les centres intégrés de gestion de la circulation s'appuient sur des salles de contrôle et de télécommunications à la fine pointe de la technologie ainsi que sur l'expertise des ressources opérationnelles du Ministère, notamment les surveillants (patrouilleurs) du réseau routier. En outre, au moyen du service Québec 511 Info Transports et de plusieurs panneaux à messages variables aux abords des routes, le Ministère est en mesure de communiquer, en temps réel, de l'information efficace à la population.

Au cours de l'exercice financier 2013-2014, les centres intégrés de gestion de la circulation de Québec et de Montréal ont eu à traiter respectivement en moyenne 109 et 293 situations par jour⁶⁰. La grande majorité des signalements transmis aux centres intégrés de gestion de la circulation provient des partenaires du Ministère (par exemple : corps policiers, pompiers, 911).

Selon les engagements pris dans la Déclaration de services aux citoyens, chaque demande d'intervention ou chaque signalement d'incident doit être transmis immédiatement aux intervenants concernés. Ces derniers ont le devoir de s'assurer du traitement de la demande ou du signalement.

60. Les situations que les centres intégrés de gestion de la circulation gèrent sont variées. Elles sont en lien avec des interventions sur le réseau routier à la suite d'un accident, de la présence de véhicules en panne, de débris ou d'animaux sur la route, de travaux routiers, de problématiques liées aux conditions hivernales, de situations particulières liées à la sécurité civile, etc.

UN SUIVI DILIGENT DES PLAINTES

Tout citoyen insatisfait d'un produit ou d'un service, ou de la manière dont ceux-ci ont été fournis, est invité à en informer le Ministère par téléphone, par télécopieur, par la poste, par courrier électronique ou en personne, à l'un ou l'autre de ses points de service.

Chaque plainte⁶¹ ou réclamation pour dommages⁶² formulée au Ministère est alors examinée avec objectivité et célérité, puis une réponse est fournie.

TAUX DE CONFORMITÉ AU DÉLAI DE RÉPONSE FIXÉ (%)

	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Plaintes verbales (5 jours)	89	83	84	92
Plaintes écrites (10 jours)	87	73	82	87

NOMBRE TOTAL DE PLAINTES

	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Nombre de plaintes verbales	4 315	5 106	4 309	6109
Nombre de plaintes écrites	1 452	1 963	1 835	1891
TOTAL	5 767	7 069	6 144	8000

NOMBRE DE PLAINTES PAR SUJET

	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Plaintes relatives au réseau routier	5 052	6 338	5 533	7276
• Plaintes relatives à la viabilité hivernale	1 005	1 072	1 227	1876
• Plaintes relatives à la chaussée	1 317	1 540	1 269	1891
• Plaintes relatives aux travaux routiers	1 065	1 400	1 196	1301
• Autres sujets relatifs au réseau routier	1 665	2 326	1 841	2208
Autres plaintes	715	731	611	724

RÉCLAMATIONS POUR DOMMAGES

	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Nombre de demandes de réclamations	1 295	1 241	1 069	1079
Compensations versées pour les réclamations (en milliers de dollars)	719	371	474	922
• Compensations versées pour les dossiers ouverts durant l'année financière (en milliers de dollars)	236	148	227	281
• Compensations versées pour les dossiers des années antérieures (en milliers de dollars)	483	223	247	641

61. On entend par « plainte » l'expression orale ou écrite de l'insatisfaction d'un citoyen qui s'estime lésé ou qui allègue avoir subi un inconvénient à la suite d'un événement, d'une situation, d'un acte ou d'une omission liés aux produits ou aux services du Ministère.

62. On entend par « réclamation pour dommages » toute demande, mise en demeure ou facture signifiée au Ministère relativement à des situations pouvant impliquer sa responsabilité extracontractuelle et comportant un dommage.

Commentaires :

- Pour l'année financière 2013-2014, le Ministère a été en mesure de répondre dans le délai prévu de cinq jours à 92 % des plaintes qui lui ont été adressées verbalement. Quant aux plaintes écrites, le taux de conformité au délai de réponse, fixé à dix jours, a été de 87 %. Le Ministère a reçu au total 8 000 plaintes, ce qui représente une augmentation de 30 % (1 856 plaintes) par rapport à l'exercice précédent.
- Le réseau routier a fait l'objet du plus grand nombre de plaintes, soit 91 % de toutes les plaintes reçues au Ministère. Ce sont l'état de la chaussée, la viabilité hivernale et les travaux routiers qui ont suscité le plus de plaintes de la part des citoyens.
 - Les plaintes au sujet de l'état de la chaussée comptent pour environ 26 % des plaintes liées au réseau routier. Elles portent en grande partie sur les débris, déchets, déversements et chutes de pierres.
 - Les plaintes relatives à la viabilité hivernale, qui portent fréquemment sur le déneigement et le déglacage, représentent environ 26 % des plaintes liées au réseau routier.
 - Le nombre de plaintes liées aux travaux routiers s'élève à 18 % du total des plaintes du réseau routier.
- Pour l'année financière 2013-2014, le Ministère a reçu 1 079 demandes de réclamation pour dommages, dont 65 % ne relevaient pas de sa responsabilité. Le nombre total de réclamations reçues demeure donc sensiblement stable par rapport à celui observé l'an dernier. Les compensations versées pour les dossiers des années antérieures ont subi une hausse importante attribuable à trois réclamations pour des puits contaminés par le sel de déglacage dans la région de la Capitale-Nationale en 2004 et en 2012, et à neuf réclamations liées aux inondations survenues dans la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine en 2010.

TRAITER LES DÉMARCHES DE MANIÈRE CONFIDENTIELLE⁶³

Lorsqu'un citoyen fait une demande de renseignements, une réclamation pour dommages ou une plainte, le Ministère s'est engagé à assurer la confidentialité des renseignements qui lui sont fournis lors de l'application des lois et des règlements, et à ne permettre l'utilisation de ces renseignements qu'aux seules fins prévues par la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, chapitre A-2.1).

**FOURNIR DE L'INFORMATION DE QUALITÉ**

Le Ministère met en place différents systèmes et diverses technologies afin d'assurer aux citoyens que l'information diffusée sur ses produits et ses services est pertinente et à jour. Cela s'applique à l'information diffusée au moyen du service Québec 511 Info Transports, accessible par le Web, par téléphone ou à partir d'un téléphone intelligent, et dans les brochures et dépliants qu'il met à la disposition des citoyens.

Par exemple, le service téléphonique Québec 511 Info Transports intègre une technologie de pointe conçue pour uniformiser l'information diffusée. Le système de transfert automatisé du texte à la parole permet de s'assurer que l'information consultée sur le site Web du Ministère est la même que celle accessible par téléphone, et ce, qu'il s'agisse de l'information fournie par le système automatisé ou par les préposés aux renseignements.

63. Le lecteur est invité à consulter la section 4.2 du présent rapport, consacrée à l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels, pour obtenir plus de détails à ce sujet.

Conscient des effets perturbateurs des travaux routiers sur la fluidité de la circulation, le Ministère s'est doté de procédures de transmission de l'information et d'outils de diffusion pour joindre les usagers de la route et ses divers partenaires. Ainsi, une équipe met régulièrement à jour l'information sur les travaux routiers qui est diffusée au moyen du service Québec 511 Info Transports. Selon l'évolution des travaux routiers, l'information est saisie dans le système de diffusion informatique interne et transférée en quelques minutes vers le service Québec 511 Info Transports. Les données sont également transmises par divers moyens (communiqués, avis, etc.) aux nombreux partenaires du Ministère (corps policiers, services d'urgence, municipalités, etc.) de même qu'aux médias régionaux et nationaux.

Parallèlement aux travaux d'entretien hivernal qu'il effectue pour assurer la sécurité et la fiabilité du réseau, le Ministère informe les usagers de la route sur les conditions routières hivernales depuis maintenant plus de 40 ans. Le réseau couvert est découpé en plusieurs tronçons (369), leur nombre pouvant varier d'une année à l'autre. Pour chacun de ces tronçons, un responsable observe les conditions routières et les communique au moyen du système provincial de gestion des conditions routières. Dès la réception de l'information dans le système, les données sont transmises pour qu'une mise à jour de l'information du Québec 511 Info Transports soit faite, et ce, dans un délai maximal de cinq minutes. Au même moment, elles sont rendues disponibles aux médias d'information ainsi qu'à des médias spécialisés, comme ceux consacrés à la météorologie ou à la circulation, qui diffusent en saison un bulletin sur les conditions routières deux fois par heure.

Ainsi, au chapitre des conditions routières hivernales, le Ministère met en œuvre un important processus de suivi de la qualité de l'information transmise aux usagers au moyen du service Québec 511 Info Transports afin, notamment, de s'assurer qu'elle concorde avec les conditions observées sur les routes et les autoroutes du Québec. Afin d'améliorer la qualité (pertinence, fiabilité, cohérence, etc.) de cette information, il s'affaire continuellement à parfaire ses processus de collecte et de diffusion de l'information, ainsi qu'à rappeler les bonnes façons de faire à l'ensemble des personnes concernées.

Par ailleurs, le Ministère accorde une grande importance à la diffusion diligente de l'information générale concernant les lois, les règlements, les programmes et les politiques qu'il administre. Ainsi, toutes les conférences de presse majeures que le ministre a tenues ont été intégrées dans la salle de presse virtuelle du site Web. Les communiqués et la documentation officielle s'y rattachant ont été mis en ligne habituellement au cours des heures suivant la tenue de l'événement. Lorsque requis, la mise en ligne peut avoir lieu le soir ou la fin de semaine. Dans le cas où une conférence de presse ou un point de presse n'est pas prévu, une procédure assure la diffusion des communiqués sur le Portail du gouvernement du Québec, section Communiqués. De plus, le Ministère prend les dispositions nécessaires pour se conformer au Règlement sur la diffusion de l'information et sur la protection des renseignements personnels.

TENIR COMPTE DE LA SATISFACTION DES CITOYENS

En 2013-2014, le Ministère a poursuivi ses efforts pour mesurer le degré de satisfaction des citoyens à l'égard des produits et des services qu'il met à leur disposition. À ce sujet, les principaux résultats du sondage sur la satisfaction de la clientèle à l'égard du service Québec 511 Info Transports sont détaillés dans la partie 3 du présent rapport, sous l'indicateur 12 du Plan stratégique, lequel présente le taux de satisfaction des usagers du Québec 511 Info Transports.



PARTIE 4

LES EXIGENCES LÉGISLATIVES ET GOUVERNEMENTALES

PARTIE 4

LES EXIGENCES LÉGISLATIVES ET GOUVERNEMENTALES

4.1 L'APPLICATION DE LA POLITIQUE LINGUISTIQUE

La Charte de la langue française prévoit que la politique linguistique d'un ministère ou d'un organisme doit être mise à jour au moins tous les cinq ans. Cette responsabilité revient au Comité permanent de la politique linguistique, comité qui relève du sous-ministre et qui est chapeauté par le mandataire de l'application de la Charte de la langue française. Au ministère des Transports, le comité est constitué de représentants des directions des communications, des affaires juridiques, des ressources humaines, des contrats et des ressources matérielles, ainsi que des technologies de l'information. Au cours de l'exercice 2013-2014, il n'a tenu aucune réunion, car le projet de politique était à l'étape de l'approbation par l'Office québécois de la langue française. La version mise à jour de la politique linguistique ministérielle a été approuvée par l'Office à la fin de mars 2014 et est entrée en vigueur le 17 avril 2014.

Par ailleurs, en 2013-2014, le Ministère a reçu des demandes d'avis de la part du personnel relativement à la signalisation routière, l'affichage et l'utilisation d'une autre langue à l'occasion d'activités internationales, la pertinence de faire traduire des documents, la langue de communication avec les entreprises établies au Québec et la langue dans laquelle peuvent se dérouler des réunions ministérielles lorsque des interlocuteurs de l'extérieur du Québec dont la langue de travail n'est pas le français y participent.

En outre, le Ministère a reçu deux plaintes de nature linguistique au cours de l'année. L'une concernait l'affichage unilingue français sur les panneaux à messages variables et l'autre, la distribution dans un secteur résidentiel donné de documents d'information unilingues français émanant du Ministère. Les personnes qui ont déposé ces plaintes ont été informées des exigences linguistiques que doit respecter le Ministère.

Enfin, comme le prévoit la politique linguistique du Ministère, les documents destinés à l'ensemble du personnel et à la population en général, ainsi que ceux qui doivent être versés dans le site Web, font l'objet d'une révision linguistique. Le personnel a aussi accès à un service de consultations ponctuelles, que ce soit par téléphone, par courriel ou sur place, et de recherche terminologique.

LES DOCUMENTS RÉVISÉS AU MINISTÈRE

	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Nombre de travaux	824	925	864	1 042
Nombre de pages	4 370	6 285	5 532	7 865

LES DOCUMENTS RÉVISÉS PAR DES FIRMES EXTERNES

	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Nombre de travaux	99	144	144	114
Nombre de pages	3 973	4 622	4 506	4 107

LE NOMBRE TOTAL DE DOCUMENTS RÉVISÉS

	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Nombre de travaux	923	1 069	1 008	1 156
Nombre de pages	8 343	10 907	10 038	11 972

LES CONSULTATIONS PONCTUELLES PAR TÉLÉPHONE, PAR COURRIEL ET SUR PLACE

	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Nombre de questions	1 406	2 080	1 944	2 061

4.2 L'ACCÈS À L'INFORMATION ET LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

Conformément aux dispositions de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (LRQ, chapitre A-2.1), le Ministère assume des responsabilités concernant l'accès aux

documents qu'il a en sa possession relativement à la réalisation de son mandat et à l'égard des mesures visant à assurer la protection des renseignements personnels.

Pour l'année 2013-2014, le personnel du Ministère a traité 367 demandes d'accès sur les 410 adressées en vertu de la Loi. Les demandes provenaient à 30 % de journalistes ou de membres de l'opposition, à 41 % de représentants d'entreprises et à 29 % de citoyens.

NOMBRE DE DEMANDES REÇUES ET TRAITÉES AU 31 MARS 2014

DEMANDES	NOMBRE	POURCENTAGE DE DEMANDES TRAITÉES (%)
Reçues	410	–
Traitées	367	100
Acceptées	173	47
Partiellement acceptées	62	17
Refusées	62	17
Transférées	24	6,5
Aucun document retracé	44	12
Désistements	2	0,5
En traitement au 31 mars 2014	43	–

Soixante-six pour cent (66 %) des demandeurs ont reçu une réponse dans les délais fixés par la Loi, soit 20 jours avec une possibilité de prolongement de 10 jours sur avis au requérant avant l'échéance du premier délai. La complexité et l'ampleur des demandes ainsi que la quantité de documents à recenser et à analyser expliquent en partie les délais de traitement. Par ailleurs, la revue des décisions rendues montre que, pour 47 % des demandes traitées, tous les documents recherchés ont pu être transmis au demandeur, alors que dans 17 % des cas, l'information demandée n'a été divulguée qu'en partie. Enfin, la transmission des documents a été refusée pour 17 % des demandes, en vertu des restrictions prévues à la Loi. Ces restrictions concernent notamment les analyses, les avis et les recommandations assujettis aux processus décisionnels, les renseignements techniques et d'ingénierie, de même que les renseignements obtenus de tiers et jugés confidentiels. Vingt-quatre (24) demandes ont été transférées à un autre organisme public et 44 demandes concernaient des documents inexistantes. De l'ensemble des demandes reçues en 2013-2014, huit ont fait l'objet d'une demande de révision à la Commission d'accès à l'information.

Au cours de l'exercice financier 2013-2014, les efforts se sont poursuivis quant à la mise en œuvre des mesures prévues dans le Règlement sur la diffusion de l'information et sur la protection des renseignements personnels (LRQ, chapitre A-2.1, r.2). Le Ministère diffuse dans son site Web les documents et les renseignements visés par la section III du Règlement qui le concerne. Les documents à publier ont été mis en ligne au fur et à mesure de leur production. Tout au long de l'année, des sessions de formation ont également été offertes au personnel.

Afin de proposer au Ministère une gouvernance unifiée et de promouvoir la collégialité des processus décisionnels, le Comité ministériel sur l'éthique, l'accès et la sécurité de l'information a poursuivi ses rencontres.

4.3 L'ACCÈS À L'ÉGALITÉ EN EMPLOI

L'article 53 de la Loi sur la fonction publique prévoit qu'« [à] la suite d'un concours, la nomination d'un fonctionnaire est faite au choix parmi les personnes inscrites sur la liste de déclaration d'aptitudes. Lorsqu'une liste de déclaration d'aptitudes comprend un candidat visé par un programme d'accès à l'égalité ou un plan d'embauche pour les personnes handicapées, le sous-ministre ou le dirigeant d'organisme tient compte des objectifs fixés par ce programme ou ce plan. Il tient aussi compte des objectifs d'embauche, déterminés par le Conseil du trésor, à l'égard des diverses composantes de la société québécoise. »

EMBAUCHE TOTALE EN 2013-2014^a

	RÉGULIER ^b	OCCASIONNEL ^c	ÉTUDIANT	STAGIAIRE	TOTAL
NOMBRE TOTAL DE PERSONNES EMBAUCHÉES	832	1 034	525	392	2 783

Source du tableau : Compilation de données produite par le Secrétariat du Conseil du trésor.

a Cette donnée exclut l'embauche au Centre de gestion de l'équipement roulant (194 embauches, tous statuts confondus).

b Cette donnée inclut uniquement les recrutements.

c Cette donnée inclut seulement les nouvelles entrées en fonction durant la période visée; elle exclut les employés occasionnels inscrits sur des listes de rappel ainsi que ceux déjà en fonction et dont le contrat est renouvelé.

L'EMBAUCHE DES MEMBRES DE COMMUNAUTÉS CULTURELLES, D'ANGLOPHONES, D'AUTOCHTONES ET DE PERSONNES HANDICAPÉES

En 2013-2014, le Ministère a poursuivi ses efforts vers l'atteinte de l'objectif gouvernemental⁶⁴ visant une fonction publique qui reflète davantage les diverses composantes de la société québécoise. Toutefois, la nomination à titre régulier

de 132 employés dans le cadre de l'exercice gouvernemental visant à régulariser les occasionnels ayant œuvré 44 mois au cours des 48 mois précédents et de 161 ouvriers dans le cadre d'une entente avec le Syndicat des fonctionnaires de la fonction publique a conduit à un taux d'embauche de 16 %. Sans égard à ces ententes, le Ministère a maintenu un taux d'embauche de 22,4 % parmi les candidats membres de groupes cibles.

TAUX D'EMBAUCHE DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES EN 2013-2014^a

STATUT D'EMPLOI	NOMBRE DE MEMBRES DE GROUPES CIBLES EMBAUCHÉS					TAUX D'EMBAUCHE PAR STATUT D'EMPLOI (%)
	COMMUNAUTÉS CULTURELLES	ANGLOPHONES	AUTOCHTONES	PERSONNES HANDICAPÉES	TOTAL ^b	
Régulier	116	12	8	1	134	16
Occasionnel	41	22	11	7	77	7
Étudiant	23	9	2	3	35	7
Stagiaire	37	6	2	4	47	12
TOTAL	217	49	23	15	293	11

Source du tableau : Compilation de données produite par le Secrétariat du Conseil du trésor.

a Cette donnée exclut l'embauche au Centre de gestion de l'équipement roulant (6 embauches de membres des groupes cibles pour un taux de 3 %).

b Total des employés membres d'au moins un groupe cible. Certains employés font partie de plus d'un groupe cible.

64. Cet objectif consiste à atteindre un taux d'embauche annuel de 25 % des nouveaux employés (de statuts régulier, occasionnel, étudiant et stagiaire) membres de communautés culturelles, anglophones, autochtones ou personnes handicapées.

ÉVOLUTION DU TAUX D'EMBAUCHE DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES SELON LE STATUT D'EMPLOI^a

	RÉGULIER (%)	OCCASIONNEL (%)	ÉTUDIANT (%)	STAGIAIRE (%)
2011-2012	30	7	7	11
2012-2013	20	7	8	10
2013-2014	16	7	7	12

Source du tableau : Compilation de données produite par le Secrétariat du Conseil du trésor.

a Cette donnée exclut l'embauche au Centre de gestion de l'équipement roulant (tous statuts confondus, 2011-2012 : 3 %, 2012-2013 : 7 %, 2013-2014 : 3 %).

LA REPRÉSENTATIVITÉ DES MEMBRES DE COMMUNAUTÉS CULTURELLES, D'ANGLOPHONES, D'AUTOCHTONES ET DE PERSONNES HANDICAPÉES PARMI LES EMPLOYÉS RÉGULIERS

NOMBRE D'EMPLOYÉS RÉGULIERS AU 31 MARS 2014^a

Effectif total (personnes)	5 046
----------------------------	-------

Source du tableau : Système automatisé de gestion des informations sur le personnel.

a Cette donnée exclut le nombre d'employés réguliers au Centre de gestion de l'équipement roulant (275 employés réguliers).

À la suite des efforts déployés, le taux de représentativité des membres de communautés culturelles parmi l'effectif régulier est passé de 5,8 % en 2011 à 8,9 % en 2014. Le Ministère a pratiquement atteint la cible gouvernementale de 9 % fixée pour la fonction publique. Par ailleurs,

au 31 mars 2014, les personnes handicapées composent 0,9 % de l'effectif régulier, tandis que la cible ministérielle fixée pour cette catégorie est de 2 %. Le Ministère poursuit ses efforts en vue d'atteindre le taux de représentativité recherché pour l'ensemble des groupes cibles.

ÉVOLUTION DU TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES PARMI L'EFFECTIF RÉGULIER^a

GROUPES CIBLES	2011-2012		2012-2013		2013-2014	
	NOMBRE D'EMPLOYÉS RÉGULIERS DANS LE GROUPE CIBLE	TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ PAR RAPPORT À L'EFFECTIF RÉGULIER TOTAL (%)	NOMBRE D'EMPLOYÉS RÉGULIERS DANS LE GROUPE CIBLE	TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ PAR RAPPORT À L'EFFECTIF RÉGULIER TOTAL (%)	NOMBRE D'EMPLOYÉS RÉGULIERS DANS LE GROUPE CIBLE	TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ PAR RAPPORT À L'EFFECTIF RÉGULIER TOTAL (%)
Communautés culturelles	292	7,0	341	7,4	453	8,9
Autochtones	25	0,6	27	0,6	25	0,5
Anglophones	32	0,8	34	0,7	44	0,9
Personnes handicapées	46	1,1	47	1,0	47	0,9

Source du tableau : Solutions d'affaires en gestion intégrée des ressources.

a Cette donnée inclut l'effectif du Centre de gestion de l'équipement roulant en 2011-2012 et 2012-2013. Pour 2013-2014, le Centre de gestion de l'équipement roulant est exclu (4 membres des groupes cibles, pour 1,5 % de représentativité).

TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES PARMI L'EFFECTIF RÉGULIER,
RÉSULTATS PAR CATÉGORIE D'EMPLOIS AU 31 MARS 2014^a

	COMMUNAUTÉS CULTURELLES		AUTOCHTONES		ANGLOPHONES		PERSONNES HANDICAPÉES	
	NOMBRE	TAUX (%)	NOMBRE	TAUX (%)	NOMBRE	TAUX (%)	NOMBRE	TAUX (%)
Personnel d'encadrement	7	2,4	2	0,7	0	0,0	1	0,3
Personnel professionnel	90	9,6	4	0,4	8	0,9	13	1,4
Ingénieurs	158	19,8	4	0,5	4	0,5	1	0,1
Techniciens des travaux publics	94	10,0	4	0,4	4	0,4	6	0,6
Personnel technicien	42	6,5	3	0,5	5	0,8	14	2,2
Personnel de bureau	40	8,1	0	0,0	6	1,2	7	1,4
Personnel ouvrier	22	2,4	8	0,9	17	1,8	5	0,5
TOTAL	453	9,0	25	0,5	44	0,9	47	0,9

Source du tableau : Solutions d'affaires en gestion intégrée des ressources.

a Cette donnée exclut l'effectif du Centre de gestion de l'équipement roulant.

L'EMBAUCHE ET LA REPRÉSENTATIVITÉ DES FEMMES

Étant donné sa vocation et la nature des activités sous sa responsabilité, le Ministère compte plusieurs types d'emplois qui recourent à des métiers caractérisés par une prédominance masculine et où les femmes sont

traditionnellement sous-représentées. Malgré tout, les femmes composent plus du tiers de l'effectif, soit 37,8 %. À travers ses activités, le Ministère contribue couramment à la promotion des emplois à caractère traditionnellement masculin auprès des jeunes femmes.

TAUX D'EMBAUCHE DES FEMMES EN 2013-2014 PAR STATUT D'EMPLOI^a

	PERSONNEL RÉGULIER	PERSONNEL OCCASIONNEL	PERSONNEL ÉTUDIANT	PERSONNEL STAGIAIRE	TOTAL
Nombre de femmes embauchées	245	265	213	131	854
Pourcentage par rapport au nombre total de personnes embauchées en 2013-2014 (%)	29,5	25,6	40,6	33,4	30,7

Source du tableau : Compilation de données produite par le Secrétariat du Conseil du trésor.

a Cette donnée exclut le personnel du Centre de gestion de l'équipement roulant (35 femmes embauchées pour un taux d'embauche de 18,0 %).

	NOMBRE TOTAL D'EMPLOYÉS RÉGULIERS	NOMBRE DE FEMMES AYANT LE STATUT D'EMPLOYÉ RÉGULIER	TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES FEMMES DANS L'EFFECTIF RÉGULIER TOTAL DE LA CATÉGORIE
Personnel d'encadrement	293	66	22,5 %
Personnel professionnel	912	438	48,0 %
Ingénieurs	746	204	27,3 %
Techniciens des travaux publics	904	217	24,0 %
Personnel technicien	638	433	67,9 %
Personnel de bureau	440	386	87,7 %
Personnel ouvrier	738	21	2,8 %
TOTAL	4 671	1 765	37,8 %

Source du tableau : Système automatisé de gestion des informations sur le personnel.

a Cette donnée exclut le personnel du Centre de gestion de l'équipement roulant (moyenne de 230 employés réguliers, 36 femmes employées régulières, pour un taux de représentativité de 15,7 %).

LES MESURES OU LES ACTIONS FAVORISANT L'EMBAUCHE, L'INTÉGRATION ET LE MAINTIEN EN EMPLOI

Le Ministère a accompli des actions importantes à cet égard en 2013-2014. Celles-ci sont inscrites dans un plan d'action afin de favoriser l'embauche, l'intégration et le maintien en emploi. Quelques-unes de ces réalisations sont présentées ici.

- Dans le cadre du Programme de développement de l'employabilité à l'intention des personnes handicapées, trois projets d'emploi ont été soumis.
- À l'automne 2013, le Ministère a participé au Séminaire de réseautage et d'employabilité du Centre R.I.R.E. 2000⁶⁵, regroupant plus de 350 participants, pour informer les immigrants sur les emplois dans le domaine du transport et sur le processus d'embauche dans la fonction publique.
- Le Ministère a aussi participé, en mai 2013, à la foire de l'emploi Génie Express destinée aux ingénieurs immigrants, à Montréal; l'événement a accueilli plus de 500 visiteurs.
- La publication d'une rubrique « Accès à l'égalité » visait à informer le personnel du Ministère dans l'infolettre *DRH – bulletin d'information trimestriel*, distribuée aux 293 gestionnaires, à l'automne 2013.

→ Une lettre de la sous-ministre a été envoyée à tous les gestionnaires, en février 2014, pour leur rappeler l'objectif gouvernemental d'embauche de 25 % pour tous les statuts d'emploi de personnes visées par des programmes d'accès à l'égalité.

→ Des articles ont été diffusés dans l'intranet à l'occasion de semaines thématiques consacrées aux membres de communautés culturelles et à l'occasion de la Journée internationale de la femme, afin de sensibiliser le personnel.

Par ailleurs, d'autres actions ont été réalisées dans le cadre du Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2009-2012. Ces actions sont énumérées au présent rapport, dans la section 4.4, « L'égalité entre les femmes et les hommes ».

65. Le Centre R.I.R.E. 2000 (R pour « rattrapage académique », I pour « intégration socioprofessionnelle », R pour « rapprochement interculturel » et E pour « éveil aux technologies de l'informatique ») œuvre dans la région de Québec depuis 1996. Cet organisme à but non lucratif a pour mission d'appuyer les jeunes et les adultes des communautés culturelles dans leur intégration socioéconomique au sein de la société québécoise. Site Web : www.r2000.qc.ca/index.php/2012-01-26-16-34-46/notre-mission.

4.4 L'ÉGALITÉ ENTRE LES FEMMES ET LES HOMMES

Pour contribuer à la Politique gouvernementale en matière d'égalité entre les femmes et les hommes intitulée *Pour que l'égalité de droit devienne une égalité de fait*, le Ministère a lancé, il y a cinq ans, le Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2009-2012. Ce plan d'action est actuellement en révision.

Quelques réalisations du Ministère en 2013-2014 :

- Dans le contexte de la réalisation du Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2009-2012, pour améliorer les connaissances sur la sécurité routière et la mobilité des femmes et des hommes, le projet de recherche intitulé *Analyse différenciée selon le sexe de l'accidentologie au Québec et de la mobilité à Québec* a été déposé en décembre 2013. Les conclusions de l'étude seront considérées, lorsqu'elles seront applicables, dans le cadre d'analyses de sécurité ou de mobilité. L'étude est disponible par l'entremise du catalogue collectif du Réseau informatisé des bibliothèques gouvernementales du Québec.
- Le Ministère a participé au plan d'action et au comité interministériel mis en place par le ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche, de la Science et de la Technologie afin de mettre en œuvre et de bonifier les actions du Plan d'action interministériel 2011-2015, *Pour la progression des Québécoises en sciences et en technologies*. Les engagements ministériels à l'égard de ce plan d'action visent à maintenir une participation financière à divers événements à caractère scientifique, aux bourses d'excellence universitaires et à l'accueil de stagiaires en sciences et génie afin d'encourager les jeunes femmes étudiant dans les domaines scientifiques, où elles sont encore minoritaires.

- À l'occasion de la Journée internationale de la femme, le 8 mars 2014, l'article paru dans l'intranet *Être « surveillant routier » au féminin* dressait le portrait de deux employées de la Montérégie. Il visait à sensibiliser le personnel sur l'apport féminin dans ce métier traditionnellement masculin. Sous cette même rubrique, un lien avisait le lecteur de l'existence du plan d'action du ministère de l'Enseignement, de la Recherche, de la Science et de la Technologie, auquel le Ministère est associé.
- Pour la neuvième fois, le Ministère a appuyé fièrement le concours *Chapeau, les filles!* par sa participation annuelle de 11 000 \$ versés en bourses, afin d'inciter les jeunes femmes à s'intéresser davantage au domaine des transports.

4.5 LA POLITIQUE DE FINANCEMENT DES SERVICES PUBLICS

LA POLITIQUE DE FINANCEMENT DES SERVICES PUBLICS

En vertu de la Politique de financement des services publics, publiée à l'occasion du dépôt du budget 2009-2010 et révisée en 2011, les ministères et organismes sont tenus de rendre compte de leur tarification des biens et des services qu'ils fournissent à la population et aux entreprises. Les organismes relevant du ministre des Transports répondront à ces exigences dans leur propre rapport de fin d'année. Ainsi, la Société des traversiers du Québec, l'Agence métropolitaine de transport, la Commission des transports du Québec et la Société de l'assurance automobile du Québec, dont les vocations commerciales sont établies depuis plusieurs années, feront part respectivement de leurs revenus provenant de la tarification. Le Ministère est, pour sa part, responsable des revenus qu'il perçoit ainsi que des revenus des fonds sous sa responsabilité.

À titre d'agent perceuteur auprès des usagers, la Société de l'assurance automobile du Québec a la responsabilité des revenus liés à cette tâche ainsi que des revenus perçus par l'agence Contrôle routier Québec. Il en est de même de ses fonctions fiduciaires liées au Fonds d'assurance automobile du Québec. Cette reddition de comptes concerne le Fonds des réseaux de transport terrestre ainsi que le Fonds de gestion de l'équipement roulant.

LES REVENUS ET LES COÛTS DES PRODUITS ET SERVICES

Le tableau suivant présente les revenus qui relèvent de la responsabilité du Ministère, les coûts, la base de fixation du tarif et de l'indexation ainsi que le niveau de financement atteint pour les grandes catégories de produits et services telles qu'elles sont définies par le Contrôleur des finances.

Les sommes les plus importantes du Ministère proviennent des revenus perçus des usagers routiers par l'intermédiaire des immatriculations et des permis de conduire, mis en place en 2010. Les revenus de droits et permis du Fonds des réseaux de transport terrestre contribuent dans une proportion de 31,3 %⁶⁶ au financement de ses dépenses. Comme les infrastructures de transport bénéficient à l'ensemble de la collectivité, le gouvernement verse au Fonds des réseaux de transport terrestre les revenus de la taxe sur les carburants, qui équivalent à 66,1 %⁶⁷ des revenus du fonds.

Puisque les revenus de la taxe sur les carburants ne sont pas considérés comme un tarif, ils ne sont pas calculés dans le niveau de financement du Fonds des réseaux de transport terrestre. Considérant, de plus, que les revenus du Fonds des réseaux de transport terrestre proviennent entièrement des usagers de la route, le taux de financement visé reste le même que le taux de financement atteint.

Parmi les lignes d'affaires qui soutiennent la mission du Ministère, mentionnons les revenus perçus par les haltes routières, ceux provenant des péages sur le pont de l'autoroute 25 et sur l'autoroute 30, ainsi que ceux provenant de l'ensemble des activités d'acquisition et d'aliénation immobilières afin de répondre aux besoins des autres ministères et organismes gouvernementaux et paragouvernementaux. La vente d'immeubles excédentaires est rigoureusement encadrée par des articles de la Loi sur le ministère des Transports. De façon générale, toute disposition d'immeuble doit se faire au prix et aux conditions du marché immobilier.

Les autres revenus proviennent de la ligne de soutien technique qui regroupe les produits et services techniques et administratifs pour l'usage interne du Ministère ou, exceptionnellement, pour des tiers qui se voient facturer les services rendus. On y trouve notamment divers revenus provenant de la vente ou de l'usage de matériel et fournitures, d'aide technique et de soutien, ainsi que de la vente de documents.

Le Ministère est également responsable du Fonds de gestion de l'équipement roulant. Selon l'entente de gestion, cette unité autonome de service a notamment pour objectif d'assurer l'autofinancement de l'ensemble de ses activités tout en offrant des services à tarifs concurrentiels.

LES PRODUITS ET SERVICES QUI NE SONT PAS TARIFÉS

L'inventaire des produits et services réalisé au Ministère dans le cadre de la Politique a révélé que la majorité des produits et services pouvant être tarifés le sont déjà. Le Ministère poursuit sa réflexion afin de s'assurer que son expertise et ses diverses données sont tarifées, le cas échéant, à leur valeur marchande.

66. Revenus de droits et permis du Fonds des réseaux de transport terrestre/Total des dépenses de fonctionnement à l'état des résultats du Fonds des réseaux de transport terrestre.

67. Revenus de la taxe sur le carburant à l'état des résultats du Fonds des réseaux de transport terrestre/Total des revenus du Fonds des réseaux de transport terrestre.

LISTE DES REVENUS DE TARIFICATION^a PERÇUS PAR CATÉGORIE, LA BASE DE TARIFICATION ET DE L'INDEXATION, LES COÛTS ET LE TAUX DE FINANCEMENT ATTEINT EN 2013-2014

LISTE DES REVENUS	REVENUS PERÇUS EN 2013-2014 (000 \$)		TARIFICATION		INDEXATION		FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE		
							COÛT (G \$)	NIVEAU DE FINANCEMENT	
	MINISTÈRE ^l	FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE ^m	BASE DE FIXATION ^b	DATE DERNIÈRE RÉVISION	BASE	DATE DERNIÈRE RÉVISION		ATTEINT	VISÉ
Total des revenus perçus	32 843	1 017 263					3,0	34 % ^f	34 %
Droits et permis	32 117	939 995							
Immatriculation ^c – droits et permis	32 117 ^d	766 714 ^e	A	1991	Indice des prix à la consommation	2013			
Conducteurs et chauffeurs (permis)	S. O.	92 486		1991	Indice des prix à la consommation	2013			
Immatriculation (contribution au transport en commun)	S. O.	80 903		1991	Non ^g	1991			
Autres droits et permis	–	(108) ^h							
Ventes de biens et services	726	77 268							
Terrains et bâtisses	296	S. O.	M	continu	M	continu			
Location de terrains, bâtisses et autres	256	1 326	M	continu	M	continu			
Revenus des haltes routières et des villages-relais	S. O.	527 ⁱ	M	continu	M	continu			
Péage A-25	S. O.	61 484 ^j	M	continu	M	continu			
Péage A-30	S. O.	13 914 ^j	M	continu	M	continu			
Divers	174	17							
Fonds de gestion de l'équipement roulant									
Location de machinerie, équipements et autres	24 863		M	continu	Indice des prix à la consommation	2013	Voir note ^k	Voir note ^k	

a Seuls les revenus de tarification selon les codes définis par le Contrôleur des finances sont considérés.

b La base de fixation du tarif correspond à l'une des méthodologies suivantes (selon les termes du ministère des Finances du Québec) : le marché (M), la récupération des coûts (RC), le prix de revient (PR), une directive administrative (A).

c Sont exclus les revenus des immatriculations prélevés sur les véhicules munis d'un moteur de forte cylindrée qui sont versés à la Société de financement des infrastructures locales du Québec.

d Ce résultat inclut les permis spéciaux de circulation et les vignettes de stationnement pour les personnes handicapées.

e Les revenus des véhicules hors route sont inclus.

f Le calcul est le suivant : revenus du Fonds des réseaux de transport terrestre payés par l'utilisateur sur dépenses du Fonds des réseaux de transport terrestre X 100.

g La contribution des automobilistes au transport en commun n'est pas un tarif au sens de la Loi sur l'administration financière (RLRQ, chapitre A-6.001) et n'a donc pas à être soumise à l'indexation.

h Il s'agit de permis pour les événements spéciaux et d'affichage commercial. Le montant négatif inscrit pour l'exercice 2013-2014 est attribuable à une note de crédit effectuée pour une facture émise l'exercice précédent.

i Ce résultat n'inclut pas les revenus des haltes routières en partenariats public-privé.

j Ce résultat inclut la part versée au partenaire.

k Le Centre de gestion de l'équipement roulant doit s'autofinancer selon l'entente de gestion. Se référer aux états financiers dans la section de son rapport d'activité. Les revenus proviennent de clients autres que les ministères et organismes gouvernementaux du Québec.

l Les données financières reflètent la version préliminaire des états financiers du 18 juin 2014.

m Les données financières reflètent la version préliminaire des états financiers du 22 juillet 2014.

4.6 LE SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC

La Direction de l'audit interne et de l'évaluation de programmes du Ministère assure le suivi des recommandations du Vérificateur général du Québec.

Depuis 2001-2002, le Vérificateur général a fait des recommandations à la suite des vérifications touchant directement le Ministère ou l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux dans différents domaines.

Le Ministère a mis en œuvre les recommandations relatives aux mandats suivants du Vérificateur général :

- la planification des ressources humaines de la fonction publique ;
- la gestion de l'amélioration des services aux citoyens ;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources – subventions aux municipalités ;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources – subventions aux organismes publics de transport en commun concernant leurs immobilisations ;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources – subventions du gouvernement à des organismes sans but lucratif ;
- la gestion de la conservation des ponts ;
- le développement durable ;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources – gestion des technologies de l'information ;
- la gestion du projet de prolongement du réseau du métro sur le territoire de la ville de Laval ;
- la vérification interne au gouvernement du Québec ;
- la prestation de services du gouvernement en ligne ;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources – acquisition de services.

Le Ministère poursuit la mise en œuvre des recommandations découlant des mandats suivants :

- la planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal ;
- l'application de la Loi sur le développement durable ;
- la gestion de contrats présentant des situations à risque ;
- l'impact sur les états financiers consolidés du gouvernement : partenariats public-privé ;
- le déficit d'entretien des infrastructures publiques ;
- l'Agence métropolitaine de transport : gouvernance et gestion des grands projets d'infrastructure.

Pour faciliter la lecture, seuls les faits nouveaux survenus en 2013-2014 sont détaillés. Les recommandations pour lesquelles le Ministère a réalisé l'ensemble des mesures nécessaires ont été retirées.

Recommandation :

Développer des mécanismes permettant d'assurer la cohérence de l'ensemble des interventions.

Les commentaires formulés, les actions menées et les mesures mises en place par le Ministère⁶⁸ sur la question de la gouvernance et du financement du transport en commun dans la région de Montréal sont toujours valables.

Le Ministère a rendu publique la Stratégie nationale de mobilité durable le 10 février 2014, en remplacement de la Politique québécoise du transport collectif. Cette stratégie confirme l'engagement du gouvernement à l'égard du transport collectif, la meilleure réponse au défi de la mobilité des personnes. Celle-ci propose de mieux intégrer la planification des transports et de l'aménagement du territoire, de développer le transport collectif dans toutes les régions, y compris celle de Montréal, et pour toutes les clientèles, ainsi que de mettre de l'avant des stratégies de gestion de la demande pour réduire les problèmes de congestion routière.

Le Ministère collabore avec des partenaires importants, dont l'Agence métropolitaine de transport, le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, le Secrétariat à la région métropolitaine et la Communauté métropolitaine de Montréal sur des dossiers tels que le Plan métropolitain de mobilité durable, les comités d'axe, le Réseau routier artériel métropolitain, l'accélération des projets de mise en place des mesures préférentielles aux autobus par les sociétés de transport et l'Agence métropolitaine de transport, ainsi que divers dossiers nécessitant une analyse intégrant l'aménagement du territoire et les transports (emplacement de la gare de trains de banlieue de Mirabel, aménagement du corridor de la route 112, transformation de la route 132 en boulevard urbain dans la MRC de Roussillon, etc.).

En 2013-2014, l'Agence métropolitaine de transport a poursuivi les travaux en cours dans deux comités d'axe auxquels participe activement le Ministère. Le comité d'axe A-15 a atteint la dernière étape de la démarche en

proposant une stratégie d'intervention qu'il prévoit faire adopter par le comité directeur au cours de l'année 2014. Durant la même période, le comité d'axe Taschereau/R-132 travaillait à dégager des solutions de mobilité devant intégrer les préoccupations des différents partenaires regroupés au sein du comité à l'égard du lien entre l'aménagement du territoire et les différents modes de transport.

En résumé, le Ministère poursuit ses efforts dans la coordination des interventions des partenaires métropolitains suivants :

- Bureau des partenaires pour le remplacement du pont Champlain;
- Comité directeur sur la mobilité des personnes et des biens dans la grande région de Montréal (Mobilité Montréal);
- Groupe de travail pour la réalisation du Plan de mobilité de l'Ouest;
- Bureau de projet pour la réalisation du service rapide par bus Pie-IX;
- Comité pour la mise aux normes de sécurité du tunnel Mont-Royal;
- Comité pour la réalisation du tunnel de la station de métro Vendôme vers le Centre universitaire de santé McGill;
- comité formé dans le cadre du mandat de la commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal visant à établir la pertinence de doter le Réseau artériel métropolitain de normes minimales de gestion et de normes relatives à l'harmonisation des règles de signalisation et de contrôle de la circulation;
- groupe de travail mixte (ministère des Transports du Québec – Secrétariat à la région métropolitaine) visant à déterminer, avec le concours des autorités organisatrices de transport, des mesures préférentielles souples, peu coûteuses et pouvant être implantées d'ici 2015 sur le territoire métropolitain. Les travaux de ce groupe ont entraîné l'annonce, le 29 septembre 2013, par le ministre des Transports, d'un investissement de 84 millions de dollars pour l'ajout de 208 km de voies réservées dans la grande région de Montréal.

68. Pour obtenir plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2012-2013 – Ministère des Transports* au : www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/bpm/MTQ_RAG_2012-2013_LR.pdf.

Recommandation :

Améliorer la qualité et la fiabilité des données que le Ministère utilise afin de pouvoir tracer un portrait des déplacements le plus complet possible et pour mieux apprécier les incidences des interventions envisagées.

Les commentaires formulés, les actions menées et les mesures mises en place par le Ministère⁶⁹ sur la question des données nécessaires à la réalisation d'un portrait des déplacements dans la région métropolitaine sont toujours valables.

Au printemps de 2013, le Ministère a confié à la firme Les conseillers Adec inc. la réalisation d'une mise à jour de l'étude sur les coûts de la congestion sur le réseau routier de la région métropolitaine de Montréal. Les résultats ont été livrés au mois de février 2014. Ainsi, le coût de la congestion routière récurrente observée sur le réseau routier (autoroutier et artériel) de la région de Montréal était évalué à 1,8 milliard de dollars pour l'année de référence 2008.

En 2013, le Ministère a confié à la chaire de recherche Mobilité de l'École Polytechnique de l'Université de Montréal un mandat de recherche sur le développement d'un outil de suivi et d'analyse des conditions de circulation sur le réseau routier du ministère des Transports de la région de Montréal, qui constitue en fait le deuxième volet d'une étude déposée en février 2011. Ce projet s'échelonnant sur trois ans vise à développer et à remettre au Ministère un outil de recherche fonctionnel pouvant être mis à jour. Cet outil permettra notamment d'effectuer des analyses rétrospectives sur la congestion sur le réseau routier et de poser des hypothèses sur l'impact de certaines interventions en isolant les facteurs causant la congestion incidente.

Depuis 2012, le Ministère dispose d'une nouvelle version de sa plateforme régionale de modélisation des transports urbains, le MOTREMO8, fondée cette fois sur l'*Enquête Origine-Destination* pour la région de Montréal de 2008. La plateforme a connu des améliorations méthodologiques considérables, notamment du fait qu'on y simule la circulation pour chacune des 24 heures d'une journée ouvrable type d'automne, ce qui permet d'obtenir une représentation plus réaliste de l'évolution des conditions de circulation au cours des périodes de pointe ainsi que dans les heures précédant et suivant les périodes de pointe.

Le Ministère élabore des scénarios de projections démographiques servant de base aux différentes prévisions de déplacements pour les territoires d'enquête origine-destination. La prise en compte des capacités d'accueil permet de considérer la possibilité réelle des localités d'accueillir la croissance démographique prévue au scénario. Les potentiels incorporés dans la projection démographique servant d'intrant à l'actuelle prévision de déplacement dans la région de Montréal reprennent les principes d'occupation du territoire établis dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal. Sans parler de scénario d'aménagement du territoire, on s'assure que la projection démographique se concrétise sur le territoire dans le respect des critères du Plan métropolitain d'aménagement et de développement. Le scénario démographique consiste en un intrant majeur pour évaluer la demande de déplacements sur le territoire.

L'une des hypothèses du modèle de prévision de la demande en transport de personnes concerne la répartition des emplois dans la région de Montréal. Ce scénario s'appuie sur une prévision de l'emploi déterminée en tenant compte de la spécificité des emplois et de leur localisation sur le territoire. Auparavant, ce modèle ne s'appuyait que sur une évolution tendancielle des destinations de déplacements réalisés pour le motif « Travail ».

Le modèle de prévision des déplacements tient maintenant compte de « l'engouement » pour le transport en commun observé lors des enquêtes de 2003 et de 2008. Une nouvelle hypothèse a été intégrée dans le scénario actuel pour qu'il tienne compte de cette tendance récente.

Un modèle de transfert modal en fonction des modifications apportées à l'offre (équipements, infrastructures, services) pourra éventuellement être mis à profit pour évaluer l'évolution de la demande en fonction des interventions à réaliser sur le réseau routier et dans les réseaux de transport en commun. Le Ministère collabore actuellement à la nouvelle *Enquête Origine-Destination* 2013 pour la région de Montréal. En 2012, l'*Enquête Origine-Destination* de la région de Sherbrooke a été complétée, tandis que l'année précédente, les enquêtes de Trois-Rivières, Québec et l'Outaouais étaient réalisées. Le ministère des Transports dispose donc actuellement de portraits de la demande à jour pour toutes les régions urbaines de grande taille. Les modèles de transport et de prévisions de la demande de

69. Pour obtenir plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2012-2013 – Ministère des Transports* au : www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/bpm/MTQ_RAG_2012-2013_LR.pdf.

chacune de ces régions seront mis à jour à la lumière de ces nouvelles données. Le Ministère en profitera aussi pour faire évoluer son modèle de prévision de la demande et y intégrer, lorsque nécessaire et pertinent, de nouvelles hypothèses qui tiennent compte de nouveaux comportements de déplacements.

Réalisation des actions suivantes en matière de transport des personnes :

Les partenaires métropolitains en transport, sous la coordination de l'Agence métropolitaine de transport, ont complété, en décembre 2013, la réalisation de la 10^e enquête régionale quinquennale sur les déplacements. Les travaux de validation et d'analyse de ces données sont en cours. À noter que durant l'automne 2013, le Ministère a réalisé un important programme de comptage de circulation qui permettra de compléter ce portrait et d'alimenter les travaux de modélisation du réseau routier sur cette nouvelle base de données.

Recommandation :

Élargir ses connaissances quant aux incidences associées à la mobilité, entre autres dans le domaine de la santé publique, de l'environnement et de l'économie, et les tenir à jour.

- Dans le cadre de la mise en œuvre de la démarche menant au Plan métropolitain de mobilité durable, le Ministère a entrepris de réaliser un ensemble d'études dites sectorielles qui visent à documenter tous les sujets liés à la mobilité, aux réseaux ou aux modes de transport.
- Des conférenciers du secteur universitaire, du domaine public ou de groupes environnementaux ont présenté leurs travaux aux membres du comité technique pour la réalisation du Plan métropolitain de mobilité durable. Des rencontres ont eu lieu au cours de l'année 2013-2014 et ont porté sur les sept sujets suivants :
 - les tendances mondiales en transport de marchandises et le développement des plaques tournantes intermodales ;

- les aménagements urbains, le transport actif et les problèmes de santé publique qui s'y rattachent ;
- la gestion et la tarification des stationnements et des impacts environnementaux qui en découlent ;
- les perspectives économiques et les tendances observées des pôles d'emploi et de la main-d'œuvre dans la région métropolitaine de Montréal ;
- les attentes de l'Office des personnes handicapées du Québec concernant « les plans de mobilité durable et les principes d'accessibilité universelle » ;
- l'aménagement et la planification des transports ;
- les constats soulevés dans le livre *Bâtir au bon endroit*⁷⁰.

Recommandation :

Évaluer systématiquement et de façon globale les effets des différents scénarios envisagés au moment de l'élaboration d'un plan de transport.

La notion de scénarios ne semble pas adéquate pour le Plan métropolitain de mobilité durable dans un contexte où les partenaires présentent des listes de priorités. Le Ministère doit être en mesure d'évaluer les impacts des projets en lien avec les orientations et les priorités gouvernementales. Il est plutôt proposé de travailler avec une grille de référence afin d'évaluer les projets sur la base de critères communs de mobilité durable et faciliter la prise de décision des autorités.

70. Publication de *Vivre en Ville* lancée en janvier 2014, *Bâtir au bon endroit* traite de la localisation des activités et des équipements au service des collectivités viables.

Recommandation :

Mettre à jour la planification du transport dans la région métropolitaine et de s'assurer qu'elle :

- tient compte des orientations en matière d'aménagement et de l'évolution des enjeux;
- permet une adéquation claire et explicite entre les orientations, les objectifs et les cibles utilisées;
- établit des échéances précises pour la mise en œuvre des interventions et les résultats attendus;
- détermine pour chacune des interventions les responsabilités et les rôles de l'ensemble des intervenants dans la mise en œuvre;
- présente les investissements requis pour chacune des interventions selon les évaluations les plus récentes.

Le Ministère entend ajuster sa démarche de planification pour la région métropolitaine en vue de parvenir à une adéquation claire et explicite entre les orientations, les objectifs et les cibles contenus dans son Plan stratégique 2013-2015 et dans la Stratégie nationale de mobilité durable et celles que présente le Ministère dans le Plan métropolitain de mobilité durable.

En ce qui a trait aux éléments devant guider la stratégie d'intervention du Ministère dans le cadre de son Plan métropolitain de mobilité durable, il est prévu à terme de mettre en application les recommandations formulées par le Vérificateur général du Québec. Le Ministère possède l'expertise, la capacité et les outils pour le faire. La démarche en cours repose sur un plan de travail complet.

En 2013-2014, le Ministère a collaboré avec le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, qui procède actuellement à une mise à jour des orientations gouvernementales en matière d'aménagement. Par ces nouvelles orientations, ce ministère accorde une place importante aux liens existant entre l'aménagement du territoire et les transports. Le ministère des Transports s'est assuré que les principes guidant ces nouvelles orientations soient pris en compte par la Communauté métropolitaine de Montréal lors de la détermination du Réseau artériel métropolitain. Ce réseau a été sélectionné et adopté par la Communauté métropolitaine de Montréal, le 13 juin 2013. Cette dernière a, du même coup, confié à sa commission du

transport le mandat d'examiner la pertinence de doter ce réseau des « normes minimales de gestion et des normes relatives à l'harmonisation des règles de signalisation et de contrôle de la circulation sur son territoire⁷¹ ». Le Ministère a été convié à cet exercice.

L'avis ministériel concernant le projet de règlement identifiant le Réseau routier artériel métropolitain que le gouvernement a transmis à la Communauté métropolitaine de Montréal, le 22 mai 2013, signifiait clairement que la détermination de ce réseau, en fonction de l'ensemble des objectifs qui s'y rapportent, était essentielle au renforcement des liens entre l'aménagement et les transports sur le territoire métropolitain. Le Réseau routier artériel métropolitain doit permettre à la région métropolitaine d'atteindre les objectifs suivants :

- améliorer les conditions de transport afin de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre;
- préserver la fonctionnalité des réseaux ainsi que la sécurité des usagers et de la population avoisinante;
- permettre d'amorcer la réflexion sur le développement de nouveaux axes routiers ou le parachèvement du réseau existant;
- assurer une meilleure intégration du développement économique en améliorant, entre autres, la desserte en transport en commun des principaux pôles d'emplois;
- améliorer l'efficacité des déplacements en transport collectif sur les axes principaux du Réseau routier artériel métropolitain en mettant sur pied des mesures préférentielles telles que des voies réservées permanentes;
- susciter des choix d'aménagement qui permettront d'arrimer le développement à la fonctionnalité des infrastructures routières.

71. Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal (art. 158.1 – LRQ, ch. C37.01).

Recommandation :

Terminer le processus menant au développement des indicateurs pour la région métropolitaine.

Les commentaires formulés, les actions menées et les mesures mises en place par le Ministère⁷² sur la question de la détermination d'indicateurs pour la région métropolitaine de Montréal sont toujours valables.

Recommandation :

Mettre en place un mécanisme formel de suivi des résultats et des interventions.

Une équipe permanente attitrée à la planification des transports dans la région métropolitaine a été créée en 2013 pour analyser les différentes facettes et enjeux qui seront soulevés dans le Plan métropolitain de mobilité durable. Ainsi, le mécanisme formel de suivi de résultats et des interventions sera mis en place par l'équipe ayant élaboré le plan.

Recommandation :

Produire un bilan périodique qui fait état des progrès réalisés par rapport aux résultats attendus et aux interventions prévues, des écarts relevés et des causes à l'origine de ces écarts ainsi que des solutions envisagées pour corriger la solution, le cas échéant.

Lorsque le Plan métropolitain de mobilité durable sera mis en œuvre, des bilans seront produits et le Plan sera ajusté en fonction des cibles à atteindre.

**Rapport du Vérificateur général 2008-2009,
tome II, chapitre 4
Application de la Loi sur le développement
durable**

Recommandation :

Intégrer, dans les activités de sensibilisation et de formation découlant de l'application de la Loi sur le développement durable, les dimensions sociales et économiques du développement, en plus de celles relatives à l'environnement, en cohérence avec le plan gouvernemental à cet effet.

Les commentaires formulés, les actions menées et les mesures mises en place par le Ministère⁷³ sur la question des données nécessaires à la réalisation sont toujours valables.

Recommandation :

S'assurer que l'ensemble du personnel comprend les exigences de la loi, notamment en ce qui a trait à la prise en compte des principes prévus par celle-ci, ainsi que la portée de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013.

- Une adaptation vidéo du module de sensibilisation au développement durable, en ligne de façon permanente dans le site intranet du Ministère, a été produite et transmise en février 2013 aux directeurs territoriaux et au directeur du Centre de gestion de l'équipement roulant afin qu'ils puissent la diffuser au personnel ouvrier. En 2013-2014, la vidéo a été présentée à 1 764 personnes, pour un total de 1 987 personnes l'ayant visionné.
- Tout au long de 2013-2014, des capsules de sensibilisation ont été ajoutées à la section relative au développement durable dans l'intranet du Ministère.

72. Pour obtenir plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2012-2013 – Ministère des Transports* au : www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/bpm/MTQ_RAG_2012-2013_LR.pdf.

73. *Ibid.*

Recommandation :

Évaluer les répercussions des activités de sensibilisation et de formation concernées afin d'apprécier si ces dernières ont donné les résultats souhaités.

Les commentaires formulés, les actions menées et les mesures mises en place par le Ministère⁷⁴ sur la question des données nécessaires à la réalisation sont toujours valables.

Recommandation :

Profiter de l'élaboration du plan d'action en développement durable pour revoir les pratiques de gestion en conséquence et rectifier le tir, s'il y a lieu.

- La démarche ministérielle de développement durable a été présentée et approuvée par le Comité de gestion du Ministère le 19 juillet 2010. Cette démarche comprend notamment la mise en place d'un réseau de répondants en développement durable. Une rencontre du Réseau des répondants en développement durable s'est tenue le 11 novembre 2013.
- En avril 2013, le Comité de gestion approuvait l'ajout de trois nouvelles actions au Plan d'action de développement durable 2009-2015 du ministère des Transports, dont une concernait la mise en place d'un processus prenant formellement en compte des principes de développement durable dans les actions structurantes menées par le Ministère. En janvier 2014, il approuvait la Directive pour la prise en compte des principes de développement durable dans les actions structurantes menées au Ministère⁷⁵.

Recommandation :

Poursuivre les efforts quant à l'adaptation et à l'utilisation d'outils d'aide à la décision pour assurer la prise en compte des principes de développement durable.

- Voir le second commentaire de la recommandation précédente.

Rapport du Vérificateur général 2009-2010, tome II, chapitre 4 Gestion de contrats présentant des situations à risque

Recommandation :

S'assurer que la préparation des travaux permet au Ministère de minimiser les dépassements de coûts.

Les commentaires formulés, les actions menées et les mesures mises en place par le Ministère⁷⁶ sur la question des données nécessaires à la réalisation sont toujours valables.

Des séances de formation concernant la méthodologie de gestion des risques pour les projets routiers ont été initiées au printemps 2013. La diffusion de cette formation dans les directions territoriales et le Bureau de coordination du Nord-du-Québec a été complétée à l'hiver 2014. Mentionnons qu'au cours de 2013-2014, plus de 56 événements en gestion des risques ont été réalisés (20 formations et 36 ateliers). Plus de 420 employés du Ministère ont été formés en gestion des risques.

Depuis mai 2013, le Ministère prend en compte le rendement antérieur des prestataires de services lors de l'adjudication de nouveaux contrats en ingénierie des ponts et en génie routier. La cote de rendement fait maintenant partie des critères d'évaluation qualitative des soumissions pour l'adjudication des contrats de services professionnels relatifs à l'ingénierie. Ce critère compte pour 25 % de l'évaluation des soumissions. Les évaluations de rendement des prestataires de services sont basées sur divers éléments et critères, dont l'un porte sur la gestion des coûts. De plus, une actualisation des grilles d'évaluation est en cours afin qu'elles soient adaptées au contexte actuel des règles d'attribution des montants dans ces disciplines.

Le Ministère a instauré l'utilisation de trois listes de vérification pour les contrats de surveillance, des plans et devis et de conception en vue d'assurer un meilleur respect des procédures et de toutes les actions à faire. Cette approche a été appliquée à partir de juin 2013 à un total de 349 contrats à travers la province pour l'année 2013-2014.

74. Pour obtenir plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2012-2013 – Ministère des Transports* au : www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/bpm/MTQ_RAG_2012-2013_LR.pdf.

75. À ce sujet, le lecteur est invité à consulter la partie 3 du présent rapport, sous l'indicateur traitant de cette directive.

76. Pour obtenir plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2012-2013 – Ministère des Transports* au : www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/bpm/MTQ_RAG_2012-2013_LR.pdf.

Par ailleurs, une lettre signée par le directeur territorial est maintenant transmise à la Direction des contrats et des ressources matérielles avant la publication des documents d'appels d'offres pour s'assurer que les éléments planifiables ont tous été considérés avant le lancement de l'appel d'offres public. Cette nouvelle mesure vise à réduire le nombre d'ouvrages imprévus qui pourraient être évitables lors de l'exécution des travaux.

Au cours de 2013-2014, le Comité de décision des projets de 5 millions de dollars et plus a examiné 42 projets routiers de 5 à 40 millions de dollars, 11 projets routiers de plus de 40 millions de dollars et 3 projets aériens.

Recommandation :

Procéder à des analyses, notamment en matière de coûts, en établissant des parallèles entre les données du Ministère et celles d'autres organisations similaires, d'une part, et, d'autre part, entre les données propres à chaque région du Québec.

Les commentaires formulés, les actions menées et les mesures mises en place par le Ministère⁷⁷ en lien avec diverses analyses comparatives de coûts sont toujours valables.

Cette année, le Ministère a bonifié la base de données et a poursuivi des analyses afin de déterminer les critères les plus significatifs et les tendances annuelles pour les mêmes éléments et ouvrages sur plusieurs années (au moins trois ans).

Rapport du Vérificateur général 2011-2012, chapitre 11 Impact sur les états financiers consolidés du gouvernement : Partenariats public-privé (observation du Vérificateur général)

Analyse du traitement comptable :

L'un des enjeux du gouvernement relativement aux revenus de péage des deux autoroutes sera de s'assurer de récupérer tous les revenus auxquels il a droit. Les premiers revenus de péage qui proviendront de l'autoroute 25 seront comptabilisés dans les états financiers consolidés au 31 mars 2012. Le ministère des Transports prévoit effectuer des vérifications à ce sujet.

Autoroutes 25 et 30

Considérant que les entrées de fonds générées par les projets réalisés en partenariats public-privé constituent des revenus qui permettent au gouvernement d'absorber une partie de leurs coûts, l'assurance de l'exhaustivité de ces revenus est une préoccupation du Ministère.

En 2013-2014, un devis d'appel d'offres a été préparé pour obtenir des services-conseils en matière de gestion des risques financiers et comptables des revenus de péage et pour compléter le programme d'audit du Ministère pour les autoroutes 25 et 30.

Considérant que les deux autoroutes sont maintenant ouvertes à la circulation et que des données ont été accumulées pendant plus d'un an, une analyse conjointe de risques permettra de dégager les éléments critiques communs ou propres aux deux autoroutes, lesquels permettront d'orienter la préparation d'un programme d'audit.

77. Pour obtenir plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2012-2013 – Ministère des Transports* au : www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/bpm/MTQ_RAG_2012-2013_LR.pdf.

Rapport du Vérificateur général 2012-2013, chapitre 4 Déficit d'entretien des infrastructures publiques

Recommandation :

Déterminer le déficit d'entretien en fonction des exigences que le Secrétariat du Conseil du trésor aura établies.

Des rencontres ont eu lieu le 17 janvier, le 13 février, le 10 mars et le 21 mai 2014 avec les représentants du Secrétariat du Conseil du trésor pour en venir à une définition du déficit d'entretien qui satisfasse les besoins du Vérificateur général, du Secrétariat du Conseil du trésor et du ministère des Transports du Québec.

Recommandation :

Publier des indicateurs permettant de suivre l'amélioration de l'état des structures, dont un qui tient compte de l'estimation des coûts des interventions prévues.

Comme il s'était engagé à le faire lors de la Commission de la fonction publique du 17 avril 2013, le Ministère a développé un nouvel indice représentatif des investissements à consacrer à la remise en état du parc qui tient compte de l'envergure des structures et de l'ampleur des travaux nécessaires pour qu'un ouvrage soit considéré comme étant en bon état.

Recommandation :

Estimer régulièrement le déficit d'entretien tel que le Secrétariat du Conseil du trésor l'aura défini et suivre son évolution en vue d'atteindre les objectifs fixés par la loi.

En 2013-2014, le Ministère a effectué le suivi de la résorption du déficit d'entretien cumulé sur les mêmes bases que les années antérieures (en lien avec le pourcentage du nombre de structures en bon état) étant donné que la nouvelle méthode de calcul n'avait pas encore été établie avec le Secrétariat du Conseil du trésor.

Rapport du Vérificateur général 2013-2014, chapitre 4, automne 2013 Agence métropolitaine de transport : gouvernance et gestion des grands projets d'infrastructure

Recommandation :

Revoir les processus et les contrôles liés aux modalités de financement des grands projets pour qu'ils permettent de détecter les problèmes potentiels dans la gestion du coût, de l'envergure, de l'échéancier et des risques, et de réagir en temps opportun.

Le Ministère a élaboré un plan d'action en lien avec la recommandation formulée par le Vérificateur général afin que des exigences en matière de planification et de gestion des projets majeurs soient imposées aux promoteurs des projets avant l'analyse visant l'octroi d'une subvention. Ce plan, une fois approuvé par les autorités du Ministère, exposera la liste des actions réalisées à ce jour et de celles à venir qui permettent de réduire les risques liés au financement des grands projets ainsi que des actions à mettre en œuvre pour renforcer le suivi de ces projets.

Parmi les actions réalisées durant l'année 2013-2014, on peut noter la mise en place, à l'automne 2013, par le Secrétariat du Conseil du trésor, d'un comité de gouvernance des projets stratégiques, auquel participent les autorités du ministère des Transports et de la Société québécoise des infrastructures. Ce comité, qui siège mensuellement, a pour objectif de discuter des enjeux liés aux différents dossiers en fonction de leur avancement.

En février 2014, la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique (Politique-cadre) a été remplacée (décret 96-2014) par la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique (Directive). Cette directive renforce le cheminement de l'autorisation d'un projet majeur d'infrastructure publique (50 millions de dollars et plus) en instituant trois phases d'approbation au Conseil des ministres :

- la fiche d'avant-projet ;
- l'étude d'opportunité ;
- le dossier d'affaires.

Dès l'adoption de la Directive, le Ministère s'est assuré que tous les projets majeurs de l'Agence métropolitaine de transport anciennement assujettis à la Politique-cadre emboîtent le pas.

Suivant les dispositions de la Directive, le Ministère doit faire une demande d'association à la Société québécoise des infrastructures pour l'élaboration des dossiers d'opportunité et d'affaires des projets majeurs en transport collectif qui y sont assujettis. Pour les projets majeurs de l'Agence métropolitaine de transport, cette demande d'association se concrétise par une entente tripartite (Agence métropolitaine de transport, ministère des Transports et Société québécoise des infrastructures) visant à préciser les responsabilités et les mandats de chacune des parties, notamment au regard de l'élaboration du dossier d'opportunité et du dossier d'affaires. Par ailleurs, dans le cadre de cette entente, les trois parties entérinent une structure de gouvernance du bureau de projet pour étude et un échéancier pour le suivi et la réalisation du projet. Élaborées par le ministère des Transports, la Société québécoise des infrastructures et l'Agence métropolitaine de transport selon les principes de la Directive, ces ententes sont en cours de rédaction.

4.6.1 LES RÉSULTATS 2013-2014 EN MATIÈRE D'AUDIT INTERNE : VALIDATION DES CONTRATS AVANT ET APRÈS OCTROI ET SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL À LA SUITE DE SON RAPPORT DU 18 NOVEMBRE 2009

Le 25 novembre 2009, dans la foulée du dépôt du rapport du Vérificateur général sur la gestion des contrats présentant des situations à risque, la ministre des Transports annonçait une série de mesures, dont l'embauche d'un auditeur interne dans chacune des 14 directions territoriales du Ministère et la bonification de l'action du Comité d'audit interne et d'évaluation de programmes.

VALIDATION AVANT OCTROI

Le mandat initial imparti aux auditeurs internes en gestion contractuelle consistait à examiner et à valider l'application de la réglementation de même que la conformité des contrats avant qu'ils soient accordés.

À la suite d'une décision du Comité d'audit interne et d'évaluation de programmes, la Direction de l'audit interne et de l'évaluation de programmes a mis fin à ses validations avant octroi, le 31 août 2013. Au cours de l'exercice, un transfert graduel de la validation des dossiers contractuels avant octroi s'est effectué des auditeurs internes à une équipe de professionnels en conformité des processus, affectée dans les directions territoriales. Ce transfert s'est réalisé de mai à août 2013 par la migration d'un certain nombre d'auditeurs en gestion contractuelle vers ces postes de professionnels en conformité de processus et lors de l'entrée en fonction de nouveaux professionnels recrutés par les directions territoriales.

Du 1^{er} avril au 31 août 2013, les auditeurs internes ont validé les dossiers contractuels d'une valeur estimée à 5 000 dollars et plus dans les catégories suivantes :

- les contrats de services professionnels ;
- les contrats de construction ;
- les contrats de services de nature technique ;
- les contrats de déneigement et de déglacage des routes ;
- les contrats de construction visant la fabrication et la pose d'enrobé.

Ces catégories de dossiers contractuels ont fait l'objet d'un examen pour les modes d'attribution de gré à gré, d'appel d'offres sur invitation, d'appel d'offres public ou d'appel d'offres public régionalisé.

L'examen des dossiers par les auditeurs internes en gestion contractuelle a porté sur la conformité à la Loi sur les contrats des organismes publics, aux règlements ainsi qu'aux directives ministérielles en matière de gestion contractuelle. Il a aussi porté sur la validation du respect des mesures de mise en œuvre des recommandations du Vérificateur général au regard des circonstances suivantes :

- les contrats conclus en situation d'urgence ;
- les situations d'entrepreneur ou de prestataire de services unique, ou les deux ;
- le prix estimé inférieur au seuil requis pour procéder par appel d'offres ;
- la réception d'une seule offre conforme ;

→ l'analyse des écarts entre le prix estimé et le prix soumis pour les contrats autres que ceux relatifs aux services professionnels :

- dont le montant de la soumission retenue excède de 10 % le montant de l'estimation des travaux,
- dont le montant de la soumission retenue, pour tout contrat de 1 million de dollars et plus, est d'au moins 20 % inférieur à l'estimation des travaux.

Le travail de ces auditeurs internes a été réalisé avant l'envoi du contrat pour la signature de l'entrepreneur ou du prestataire de services. À cette étape, la direction territoriale présentait le dossier contractuel à l'auditeur interne en gestion contractuelle. Ce dossier devait comprendre tous les documents administratifs et les autorisations ministérielles requises en vertu de la Loi, des règlements et des directives ministérielles en matière de gestion contractuelle. Un rapport d'audit était placé dans chaque dossier contractuel examiné.

Dans les situations d'urgence, alors que la sécurité des personnes, la protection des infrastructures ou la circulation des services d'urgence sont en cause, les travaux commençaient avant la signature du contrat. Toutefois, après le début des travaux réalisés en urgence, la direction territoriale devait effectuer les procédures habituelles s'appliquant selon les circonstances. C'est à ce moment que l'auditeur interne examinait ce type de dossier contractuel.

Résultats de la validation de la conformité à la Loi et aux règlements réalisée par les auditeurs internes en gestion contractuelle pour l'exercice 2013-2014

→ Les 397 contrats accordés après validation étaient tous conformes à la Loi sur les contrats des organismes publics et règlements afférents (100 %).

RÉSULTATS DE LA VALIDATION DES 397 CONTRATS PAR MODE D'ADJUDICATION POUR LA PÉRIODE DU 1^{er} AVRIL AU 31 AOÛT 2013

MODE D'ADJUDICATION	CONFORMES		
	NOMBRE DE CONTRATS	TAUX DE CONFORMITÉ (%)	MONTANT DES CONTRATS (000 \$)
Appel d'offres sur invitation	81	100	2 274,0
Appel d'offres public	206	100	397 804,5
Appel d'offres public régionalisé	92	100	52 286,1
Gré à gré	18	100	1 109,2
TOTAL	397	100	453 473,8

RÉSULTATS DE LA VALIDATION DES 397 CONTRATS PAR CATÉGORIE DE CONTRATS POUR LA PÉRIODE DU 1^{er} AVRIL AU 31 AOÛT 2013

CATÉGORIE DE CONTRATS	CONFORMES		
	NOMBRE DE CONTRATS	TAUX DE CONFORMITÉ (%)	MONTANT DES CONTRATS (000 \$)
Travaux de construction	165	100	369 842,5
Déneigement et déglacage de routes	7	100	4 068,2
Fabrication et pose d'enrobé	15	100	16 993,9
Services de nature technique	91	100	7 258,7
Services professionnels	119	100	55 310,5
TOTAL	397	100	453 473,8

Résultats du suivi des recommandations du Vérificateur général à la suite de son rapport de novembre 2009

Parmi les 397 contrats accordés après validation :

- 44 dossiers présentaient 48 situations à risque telles qu'elles sont définies par le Vérificateur général (circonstances énoncées ci-dessus). Il faut noter qu'il ne s'agit pas de non-conformité à la Loi et aux règlements. Parmi ceux-ci :
 - 44 contrats ont été jugés conformes (100 %),
 - aucun contrat n'a été jugé non conforme.

VALIDATION APRÈS OCTROI

À partir du 1^{er} septembre 2013, le nouveau mandat imparté aux auditeurs internes en gestion contractuelle consistait à examiner et à valider l'application de la réglementation après l'octroi du contrat.

La Direction de l'audit interne et de l'évaluation de programmes a embauché neuf nouveaux auditeurs entre les mois de septembre 2013 et mars 2014 pour remplacer les postes vacants dans les directions territoriales.

Du 1^{er} septembre 2013 au 31 mars 2014, les auditeurs internes ont validé 49 dossiers de contrat de construction qui ont été retenus à partir des dossiers contractuels validés avant octroi du 1^{er} avril 2010 au 31 mars 2011.

L'examen de ces dossiers par les auditeurs internes en gestion contractuelle a porté sur la conformité à la Loi sur les contrats des organismes publics, aux règlements ainsi qu'aux directives ministérielles dans la gestion des contrats.

Il a aussi porté sur la validation du respect des mesures de mise en œuvre des recommandations du Vérificateur général au regard des circonstances suivantes :

- l'autorisation des travaux imprévus et les dépassements de coûts avant leur paiement ;
- l'autorisation de tout dépassement significatif de coûts occasionné par des variations de quantités ;

- les paiements effectués avant l'attestation de la réalisation des travaux et les situations où des éléments figurant aux bordereaux des quantités et des prix ne sont pas liés à des travaux précis ;

- le respect des exigences à l'égard de la réalisation des travaux et l'évaluation du rendement du fournisseur.

Le travail des auditeurs a porté sur des contrats qui étaient terminés ou pratiquement terminés au moment des validations. Les auditeurs avaient accès aux dossiers physiques relatifs aux contrats examinés et à des documents numérisés pour effectuer leur validation. Ces dossiers devaient comprendre tous les documents administratifs et les autorisations ministérielles requises en vertu de la Loi, des règlements et des directives ministérielles relatifs à la gestion des contrats. Un rapport d'audit a été placé dans chaque dossier contractuel examiné.

Résultats de la validation de la conformité à la Loi et aux règlements réalisée par les auditeurs internes en gestion contractuelle pour l'exercice 2013-2014

Quarante-neuf (49) contrats ont été validés après leur octroi :

- 42 contrats conformes à la Loi sur les contrats des organismes publics et règlements afférents (85,7 %) ;
- 7 contrats non conformes (14,3 %) pour la raison suivante :
 - non-respect de l'exigence légale de la Loi sur les contrats des organismes publics qui requiert une autorisation préalable du sous-ministre pour une modification au contrat (imprévus) qui occasionne une dépense supplémentaire de plus de 10 % du montant initial du contrat.

Pour les sept contrats, l'autorisation du sous-ministre a été obtenue après la réalisation des travaux imprévus qui occasionnaient la dépense supplémentaire de plus de 10 % du montant initial du contrat.

MODE D'ADJUDICATION	CONFORMES			NON CONFORMES		
	NOMBRE DE CONTRATS	TAUX DE CONFORMITÉ (%)	MONTANT DES CONTRATS (000 \$)	NOMBRE DE CONTRATS	TAUX DE NON-CONFORMITÉ (%)	MONTANT DES CONTRATS (000 \$)
Appel d'offres public	42	85,7	129 036,3	7	14,3	8 481,8

Résultats du suivi des recommandations du Vérificateur général à la suite de son rapport de novembre 2009

Les 49 contrats validés après leur octroi présentaient au moins une situation à risque, telle qu'elle est définie par le Vérificateur général (circonstances énoncées ci-dessus). Il faut noter qu'il ne s'agit pas de non-conformité à la Loi et aux règlements. Parmi ceux-ci :

- 27 dossiers ont été jugés conformes (55,1 %) ;
- 22 dossiers ont été jugés non conformes (44,9 %) ; ils comportaient une ou plusieurs non-conformités (28) en raison :
 - du paiement du coût des travaux imprévus avant autorisation (4 cas),
 - de l'absence d'autorisation pour tout dépassement significatif de coûts occasionné par des variations de quantités (1 cas),
 - d'éléments figurant aux bordereaux des quantités et des prix non liés à des travaux précis (6 cas),
 - du non-respect d'une attestation de conformité des travaux (14 cas),
 - du non-respect d'une évaluation de rendement (3 cas).

COMITÉ D'AUDIT INTERNE ET D'ÉVALUATION DE PROGRAMMES

Depuis l'automne 2011, le Comité d'audit interne et d'évaluation de programmes, présidé par la sous-ministre, ne comprend que des membres externes. Ces membres sont MM. Denis Bédard, ancien secrétaire du Conseil du trésor, André Dicaire, ancien secrétaire général du Conseil exécutif, et André Fiset, ancien sous-ministre de Revenu Québec et ancien Contrôleur des finances. En 2013-2014, le Comité d'audit interne et d'évaluation de programmes s'est réuni le 12 juin 2013 et le 12 mars 2014.

4.6.2 LES RÉSULTATS 2013-2014 EN MATIÈRE DE VALIDATION DES CONTRATS AVANT OCTROI PAR LES PROFESSIONNELS EN CONFORMITÉ DES PROCESSUS ET DU SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL À LA SUITE DE SON RAPPORT DU 18 NOVEMBRE 2009

Le mandat imparti aux professionnels en conformité des processus consistait à examiner et à valider l'application de la réglementation de même que la conformité des contrats avant qu'ils soient accordés. Ces professionnels sont entrés en fonction graduellement à compter du 1^{er} juin 2013. Depuis le 1^{er} octobre 2013, la totalité des 14 directions territoriales compte un professionnel en conformité des processus.

Les professionnels en conformité des processus ont validé les dossiers contractuels d'une valeur estimée à 5 000 dollars et plus dans les catégories suivantes :

- les contrats de services professionnels ;
- les contrats de construction ;
- les contrats de services de nature technique ;
- les contrats de déneigement et de déglacage des routes ;
- les contrats de construction visant la fabrication et la pose d'enrobé.

Ces catégories de dossiers contractuels ont fait l'objet d'un examen pour les modes d'attribution de gré à gré, d'appel d'offres sur invitation, d'appel d'offres public ou d'appel d'offres public régionalisé.

L'examen des dossiers par les professionnels en conformité des processus a porté sur la conformité à la Loi sur les contrats des organismes publics, aux règlements et aux directives ministérielles en matière de gestion contractuelle.

Il a aussi porté sur la validation du respect des mesures de mise en œuvre des recommandations du Vérificateur général, au regard des circonstances suivantes :

- les contrats conclus en situation d'urgence ;
- les situations d'entrepreneur ou de prestataire de services unique, ou les deux ;
- le prix estimé inférieur au seuil requis pour procéder par appel d'offres ;
- la réception d'une seule offre conforme ;
- l'analyse des écarts entre le prix estimé et le prix soumis pour les contrats autres que ceux relatifs aux services professionnels :
 - dont le montant de la soumission retenue excède de 10 % le montant de l'estimation des travaux,
 - dont le montant de la soumission retenue, pour tout contrat de 1 million de dollars et plus, est d'au moins 20 % inférieur à l'estimation des travaux.

Le travail des professionnels en conformité des processus se réalise avant l'envoi du contrat pour la signature de l'entrepreneur ou du prestataire de services. À cette étape, la direction territoriale présente le dossier contractuel au professionnel en conformité des processus. Ce dossier doit comprendre tous les documents administratifs et les autorisations ministérielles requises en vertu de la Loi, des règlements et des directives ministérielles en matière de gestion contractuelle. Un rapport d'analyse de conformité est alors préparé pour chaque dossier contractuel examiné, et ce dernier est conservé au dossier officiel. Ainsi, il est encore possible pour la direction territoriale de corriger une non-conformité avant l'octroi du contrat.

Dans les situations d'urgence, lorsque la sécurité des personnes, la protection des infrastructures ou la circulation des services d'urgence sont en cause, les travaux peuvent commencer avant la signature du contrat. Après le début des travaux réalisés en urgence, la direction territoriale doit effectuer les procédures habituelles qui s'appliquent selon les circonstances. C'est à ce moment que le professionnel en conformité des processus examine ce type de dossier contractuel.

Résultats de la validation de la conformité à la Loi, aux règlements afférents ainsi qu'aux directives ministérielles pour l'exercice 2013-2014

Au total, 849 contrats ont été octroyés après validation :

- 802 contrats conformes à la Loi sur les contrats des organismes publics, règlements afférents ainsi qu'aux directives ministérielles (94,5 %) ;
- 47 contrats non conformes (5,5 %) pour les raisons suivantes (à noter qu'il peut y avoir plus d'une non-conformité par dossier) :
 - 1 non-conformité relative à la consultation du registre des entreprises non admissibles ;
 - 5 non-conformités relatives aux taux de rémunération de services professionnels (taux supérieurs aux taux décrétés) ;
 - 7 non-conformités relatives aux formulaires requis (absence de formulaires requis, absence d'information ou information erronée). Cinq de ces cas concernent l'absence d'une signature d'un représentant du ministère des Transports, mais le formulaire était présent au dossier ;
 - 6 non-conformités relatives à une dérogation au Guide d'estimation des honoraires pour contrats de services professionnels (absence de signature, estimation produite après réception de la proposition de la firme, etc.) ;
 - 11 non-conformités relatives au début des travaux avant la signature du contrat ;
 - 27 non-conformités relatives à une dérogation au Guide de préparation des devis en matière de services professionnels et au devis type en déneigement et déglacage de routes (par exemple : absence de la signature du relecteur, absence de clause obligatoire, absence d'autorisation lors de la modification ou de l'ajout de clauses particulières).

Parmi les contrats de déneigement et de déglacage, 30,8 % se sont révélés non conformes (39 dossiers vérifiés). Ces non-conformités sont attribuables au non-respect du devis type du Ministère ou à des clauses particulières qui n'ont pas été autorisées par la sous-ministre adjointe. Ces non-conformités n'ont en aucun cas mis en péril le processus d'octroi de contrats. Des clarifications aux différents documents de référence et à la note au sujet des clauses particulières permettront d'éviter toute confusion dans leur interprétation.

Tous les contrats non conformes ont été attribués avec l'autorisation du directeur territorial en invoquant l'importance des travaux liés à la sécurité des usagers et au respect de la

programmation. De plus, la sous-ministre adjointe a été mise au fait de chaque situation et des mesures ont été prises afin d'éviter que ces situations ne se reproduisent.

RÉSULTATS DE LA VALIDATION DES 849 CONTRATS PAR MODE D'ADJUDICATION

MODE D'ADJUDICATION	CONTRATS OCTROYÉS PAR LES DIRECTIONS TERRITORIALES ^a (EN FONCTION DES DATES DES CONTRATS SIGNÉS, SAISIÉS DANS LE SIC AU 31 MARS 2014)							
	CONFORMES			NON CONFORMES			TOTAL	
	NOMBRE DE CONTRATS	TAUX DE CONFORMITÉ (%)	MONTANTS DES CONTRATS (000 \$)	NOMBRE DE CONTRATS	TAUX DE CONFORMITÉ (%)	MONTANTS DES CONTRATS (000 \$)	NOMBRE DE CONTRATS	MONTANTS DES CONTRATS (000 \$)
Appel d'offres public sur invitation	100	97,1	3 132	3	2,9	24	103	3 156
Appel d'offres public	291	95,1	339 257	15	4,9	6 889	306	346 146
Appel d'offres public régionalisé	31	93,9	22 621	2	6,1	3 700	33	26 321
Gré à gré	57	85,1	8 301	10	14,9	346	67	8 647
Mandat issu des programmes de contrat à exécution sur demande ^b	323	95,0	20 598	17	5,0	1 080	340	21 678
TOTAL	802	94,5	393 909	47	5,5	12 039	849	405 948

a Exclut les contrats conclus avec les municipalités, les communautés autochtones et les entreprises de services publics.

b Afin de faire ressortir les particularités des mandats issus des programmes de contrat à exécution sur demande, ils ont été soustraits du total des contrats octroyés par appel d'offres publics régionalisé.

RÉSULTATS DE LA VALIDATION DES 849 CONTRATS PAR CATÉGORIE DE CONTRATS

CATÉGORIE DE CONTRATS	CONTRATS OCTROYÉS PAR LES DIRECTIONS TERRITORIALES ^a (EN FONCTION DES DATES DES CONTRATS SIGNÉS, SAISIÉS DANS LE SIC AU 31 MARS 2014)							
	CONFORMES			NON CONFORMES			TOTAL	
	NOMBRE DE CONTRATS	TAUX DE CONFORMITÉ (%)	MONTANTS DES CONTRATS (000 \$)	NOMBRE DE CONTRATS	TAUX DE CONFORMITÉ (%)	MONTANTS DES CONTRATS (000 \$)	NOMBRE DE CONTRATS	MONTANTS DES CONTRATS (000 \$)
Services professionnels	398	94,5	45 475	23	5,5	4 876	421	50 351
Travaux de construction	232	99,1	306 652	2	0,9	288	234	306 940
Services de nature technique	106	91,4	7 119	10	8,6	987	116	8 106
Services de déneigement et de déglacage de routes	27	69,2	11 481	12	30,8	5 888	39	17 369
Travaux de construction, de fabrication et de pose d'enrobé bitumineux	39	100,0	23 182	–	0,0	–	39	23 182
TOTAL	802	94,5	393 909	47	5,5	12 039	849	405 948

a Exclut les contrats conclus avec les municipalités, les communautés autochtones et les entreprises de services publics.

Résultats du suivi des recommandations du Vérificateur général à la suite de son rapport de novembre 2009

Parmi les 849 contrats accordés après validation, 59 dossiers ont été identifiés comme présentant une situation à risque, telle qu'elle est définie par le Vérificateur général (circonstances énoncées précédemment). Parmi ces 59 dossiers, 10 étaient non conformes (considérés dans les 47 dossiers non conformes ventilés précédemment) :

- 5 contrats relatifs au début des travaux avant la signature du contrat de services professionnels ;
- 4 contrats relatifs à une dérogation au *Guide d'estimation des honoraires pour des contrats de services professionnels* (estimation produite après réception de la proposition de la firme) ;
- 1 contrat relatif aux formulaires requis (absence de formulaires requis) pour un contrat de construction.

4.7 L'ALLÈGEMENT RÉGLEMENTAIRE ET ADMINISTRATIF

Le Ministère prend les mesures nécessaires pour donner suite aux engagements gouvernementaux en matière d'allègement réglementaire et administratif.

Sur deux projets de règlement édictés en 2013-2014, aucun n'a imposé de fardeau supplémentaire ou eu d'effets financiers notables sur les entreprises. Il s'agit du Règlement modifiant le Règlement sur le transport des matières dangereuses et du Règlement modifiant le Règlement autorisant la signature par un fonctionnaire de certains actes, documents ou écrits du ministère des Transports.

Outre ces projets de règlements, le Ministère met en œuvre des mesures d'harmonisation réglementaire et de coopération avec l'Ontario. Ces mesures font partie de l'Accord de commerce et de coopération Québec-Ontario (pages 47 à 54), en vigueur depuis octobre 2009. Elles visent à améliorer la compétitivité de l'espace économique Québec-Ontario, notamment par :

- la poursuite des mesures relatives à l'Accord sur le commerce intérieur en matière de charges et de dimensions des véhicules lourds, de normes de sécurité concernant les transporteurs routiers et de révision de la réglementation ;
- l'harmonisation des réglementations en matière d'autobus scolaires, de limiteurs de vitesse, de charges et de dimensions des véhicules lourds, ainsi qu'en matière d'utilisation des pneus simples à bande large ;
- la conciliation des programmes permettant l'utilisation des trains routiers écoénergétiques ;
- la simplification des opérations pour les transporteurs (par exemple : nouvelle définition de « véhicule lourd » au Québec depuis janvier 2011, conformément à celle qui est en vigueur en Ontario et dans les autres provinces canadiennes).

Enfin, rappelons que deux mesures supplémentaires de conciliation (transport des personnes par autobus et transport maritime de passagers) et cinq mesures de coopération (train rapide, porte continentale, système d'information aux voyageurs, coordination des interventions d'urgence et accessibilité des transports en commun et des autocars) sont également inscrites à l'Accord.

4.8 L'ÉTHIQUE

Au Ministère, le respect des valeurs et des règles déontologiques gouvernementales en matière d'éthique et de discipline constitue une préoccupation constante et de premier ordre.

Le Service de l'éthique, de l'accès à l'information et des plaintes, mis en place en 2010, a notamment pour mission de promouvoir les règles d'éthique et le respect des règles déontologiques. Il conseille également les autorités du Ministère.

Le Comité sur l'éthique, l'accès et la sécurité de l'information a comme mandat de discuter des orientations et des mesures à prendre, notamment en matière d'éthique. Il a permis la mise en place des directives, en lien avec les orientations ministérielles, qui guident les comportements de chacun au travail en ce qui touche :

- les cadeaux, marques d'hospitalité et avantages offerts à un employé dans le cadre de ses fonctions ;
- l'utilisation éthique du courriel, d'un collecticiel et des services Internet, y inclus les médias sociaux ;
- l'éthique et la discipline des employés en congé sans traitement.

Au cours de 2013-2014, un total de 28 activités de formation à l'éthique publique a permis de sensibiliser 1 102 employés. Ces activités, tenues notamment lors des journées d'accueil des nouveaux employés du Ministère, permettent une intervention de sensibilisation efficace. De plus, un soutien particulier a été apporté aux employés et aux gestionnaires qui en ont fait la demande.

4.9 L'ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS POUR LUTTER CONTRE LA COLLUSION ET LA CORRUPTION

Pour donner suite aux recommandations du rapport de l'Unité anticollusion, publié à l'automne 2011, 39 actions ont été annoncées pour lutter contre la collusion et la corruption. La portée de ces actions concerne l'intégrité à l'égard des marchés publics québécois dans le domaine de la construction. Le Ministère a ainsi la responsabilité de mettre en œuvre 14 de ces actions, le Secrétariat du Conseil du trésor est responsable de 20 de ces actions et les 5 autres actions sont mises en œuvre conjointement par le Ministère et le Secrétariat du Conseil du trésor.

Les réalisations et les solutions mises de l'avant par le Ministère s'inscrivent toujours dans les nouvelles orientations gouvernementales que sont la transparence, la protection de l'intégrité des contrats publics et l'affirmation d'un nouveau *leadership* d'expertise, et ce, dans la perspective d'assurer l'utilisation judicieuse des fonds publics.

Au cours de 2013-2014, la phase d'implantation a été achevée. Les principales mesures sont désormais terminées, réalisées ou réalisées en continu. Les changements apportés aux pratiques et aux processus engagent définitivement le Ministère dans une démarche d'amélioration, d'évolution et d'innovation en continu.

Protection de l'intégrité des contrats publics

Action : Le rehaussement de l'imputabilité des prestataires de services

- Le Ministère a mis en place un processus pour s'assurer d'obtenir la pleine réparation des préjudices subis en cas d'erreur, d'omission ou de qualité insuffisante des services fournis par les firmes de génie-conseil. Au 31 mars 2014, le processus est déployé dans les directions territoriales et plus de 70 cas sont en traitement afin d'obtenir la pleine réparation des préjudices et de s'assurer que le Ministère n'assume pas des dépenses qui n'incombent pas à la partie publique.

Action : Le renforcement de la Direction des enquêtes et de l'analyse de marché

- Le Ministère poursuit l'approfondissement de sa connaissance de l'évolution des marchés. En 2013-2014, la mise à jour des études statistiques et économiques est en cours afin d'inclure les données pour les contrats terminés de 2009-2010, 2010-2011 et 2011-2012.

Action : L'obligation de divulguer la composition des consortiums et la répartition des honoraires

- Depuis décembre 2011, le Ministère a modifié et publié les documents d'appels d'offres afin d'exiger des consortiums une divulgation du pourcentage de participation des firmes qui les composent. Les données recueillies servent aux analyses de marché.

Action : La mise sur pied d'un comité permanent (UPAC-MTQ)

- Depuis sa création, au printemps 2012, la Table de concertation sur la protection de l'intégrité des contrats dans le domaine de la construction et de l'entretien du réseau routier permet des échanges en continu entre le Ministère et l'Unité permanente anticorruption.

Action : L'analyse systématique des bordereaux de soumission

- Les bordereaux de soumission reçus dans le cadre d'un appel d'offres public (travaux de construction) sont tous analysés. Pour s'assurer de détecter les soumissions potentiellement problématiques, six alertes sont calculées et concernent les soumissions anormalement basses (une alerte), les soumissions dont les prix sont potentiellement disproportionnés (deux alertes) et les possibles situations de collusion (trois alertes).
- Au 31 mars 2014, les travaux requis pour assurer la performance du processus de détection des situations non concurrentielles sont en cours.

Action : La tenue d'activités de formation à l'éthique publique

- Au cours de 2013-2014, un total de 28 activités de formation ont permis d'atteindre 1 102 participants portant ainsi à 1 795 le nombre de participants en 2 ans. Ces activités, tenues notamment lors des journées d'accueil des nouveaux employés du Ministère, permettent une intervention de sensibilisation efficace.

Action : La mise en œuvre d'un programme de formation à la détection de situation de collusion

- Avec la collaboration de l'Unité permanente anticorruption, le Ministère a mis en place une formation sur la protection de l'intégrité des contrats publics. Au 31 mars 2014, un total de 162 activités de formation avaient été tenues, permettant ainsi de rejoindre 2 013 participants. Sur un peu plus d'un an, ce sont près de 2 170 participants.

Action : L'optimisation des processus d'acquisition afin de favoriser la saine concurrence

- En mars 2014, un mandat a été attribué à la firme Raymond Chabot Grant Thornton pour l'analyse de pratiques ministérielles, dont l'homologation des produits. Par ailleurs, le Ministère a veillé à la saine concurrence des marchés en attribuant plus de 23 millions de dollars en contrats à des firmes de petite et de moyenne taille.

Action : Le renforcement de l'évaluation du rendement des fournisseurs

- Pour tous les types de contrats, lorsque l'évaluation de rendement est insatisfaisante, le Ministère refuse déjà, pour une période de deux ans, toute soumission présentée pour un contrat de même nature, et ce, sur tout le territoire du Québec. Le Ministère rend public la *Liste des entrepreneurs ou prestataires de services ayant obtenu un rapport de rendement insatisfaisant* (inadmissibilité à soumissionner).
- Depuis le 13 mai 2013, la cote de rendement a été intégrée dans l'évaluation des offres de services professionnels et est systématiquement appliquée. La cote compte parmi les critères utilisés au cours de l'évaluation qualitative des soumissions en vue de l'attribution des contrats de services professionnels relatifs à l'ingénierie des ponts et au génie routier.
- Au 31 mars 2014, 1 896 évaluations de rendement étaient réalisées et prises en compte pour le calcul de cote de rendement antérieur.

Action : Le resserrement du processus de traitement des réclamations

- Un comité-conseil a été formé en mars 2013 et rend ainsi officiel le mécanisme de consultation des juristes. Ce comité a pour mandat de valider, d'un point de vue juridique, la recevabilité de la réclamation et de recommander les actions appropriées. En date du 31 mars 2014, le comité-conseil est actif et suit de près les demandes de réclamation en traitement.

Action : Le déploiement du programme de qualification des entrepreneurs en travaux de structures complexes (aux autres catégories de travaux)

- Un bilan du programme de qualification des entrepreneurs en travaux de structures complexes a été déposé aux autorités en février 2014. Il est recommandé de maintenir le programme dans sa forme actuelle. Le déploiement d'un tel programme de qualification à d'autres catégories de travaux est en évaluation.

Affirmation d'un nouveau leadership d'expertise

Action : Le déploiement d'une démarche ministérielle de gestion de projets (projets de 5 à 40 millions de dollars)

- Le Ministère a déployé une démarche de gestion de projets basée sur une approche reconnue sur le plan international (*Project Management Institute*) et adaptée au contexte ministériel de la gestion des projets routiers. Ainsi, d'ici 2 ans, tous les projets routiers de plus de 5 millions de dollars seront réalisés conformément à cette démarche (à l'exception des projets visés par la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique⁷⁸).
- En 2013-2014, 42 projets routiers de 5 à 40 millions de dollars ont été suivis par le comité.

Action : L'ajout de 970 ETC sur un horizon de 5 ans

- Le 18 octobre 2011, le Conseil du trésor a autorisé, à compter de l'exercice 2012-2013, l'ajout graduel d'un maximum de 970 équivalents temps complet (ETC) afin de soutenir le Ministère dans sa volonté de rehausser son expertise, de prévenir et détecter la collusion, et de rendre imputables les entreprises avec lesquelles il est engagé sur une base contractuelle. Entre le 1^{er} avril 2012 et le 31 mars 2014, un total de 462 postes ont été pourvus, dont 176 postes d'ingénieurs et 145 postes de techniciens des travaux publics.

Action : La réalisation, par des ressources internes du Ministère, des activités liées à la connaissance, au suivi de l'état, au maintien et à l'amélioration du réseau routier

- Afin d'assurer la réappropriation de l'expertise, le Ministère a établi des objectifs pour chacune des activités clés et veille à ce que la répartition des effectifs se fasse en conséquence. Au 31 mars 2014, la proportion des activités de préparation des projets s'est maintenue à 41 %, alors qu'elle a augmenté pour la surveillance des travaux, l'inspection des structures et le monitoring de l'état du réseau routier pour atteindre respectivement 21 %, 57 % et 98 %.

Action : La création d'un service spécialisé en structures et d'un bureau de projets stratégiques

- Le nouveau Service des structures – Montréal a été créé le 2 avril 2012 pour offrir aux directions territoriales de la grande région métropolitaine les services d'expertise en matière de conception, d'entretien, de réparation, d'évaluation et d'inspection des ouvrages d'art (ponts, ponceaux et murs).
- Le 7 mai 2012, la Direction générale adjointe des projets stratégiques a été créée pour assurer une optimisation des ressources, une saine gestion des fonds liés aux grands projets et une répartition claire des responsabilités de chacun à l'égard des résultats. Cette nouvelle unité administrative veille notamment à l'application et au suivi ministériel de la nouvelle Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique.

Action : Le développement de pôles d'expertises

- Au cours de 2013-2014, la mise en place des trois pôles d'expertise s'est poursuivie : 1) Estimation des coûts et la gestion des risques des travaux routiers; 2) Gestion des eaux pluviales; 3) Sécurité, circulation, signalisation et géométrie.
- Le déploiement du plan de renforcement de l'expertise entrepris en février 2013 a permis de cibler 309 postes prioritairement affectés à la reprise des activités de surveillance de chantiers (79 postes), de préparation des projets (176 postes), d'inspection des structures (29 postes), de suivi de l'état du réseau (18 postes) et à la mise en place des pôles d'expertise (7 postes).

78. En février 2014, la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique a été remplacée par la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique dont la portée est plus grande.

Action : La vérification des travaux réalisés par les firmes de génie (avant-projet, plans et devis, surveillance)

- Le Ministère dispose de différents guides à l'intention des concepteurs et des surveillants de travaux routiers. Lorsque les mandats sont réalisés par des firmes de génie-conseil, il en assure la supervision. L'objectif est donc de s'assurer que les produits livrables sont adéquats et respectent les normes et les engagements contractuels.
- Les éléments de vérification des mandats approuvés en décembre 2012 concernent les contrats confiés aux firmes en matière d'avant-projet, de plans et devis ainsi que de surveillance. En date du 31 mars 2014, les listes sont appliquées à près de 350 contrats de services professionnels.

Action : Le déploiement d'un programme d'attraction et de fidélisation du personnel

- De manière à soutenir efficacement le recrutement de nouveaux employés et la fidélisation de ceux qui sont déjà en poste, le Ministère a maintenu les efforts selon la planification approuvée le 16 mai 2012.
- Parmi les résultats obtenus dans le cadre de ce programme, il faut considérer l'accroissement notable de la présence du Ministère dans les salons d'emploi, les établissements scolaires, les congrès et les colloques. En date du 31 mars 2014, le Ministère a pris part à 70 événements. Depuis le déploiement du programme, 12 concours de recrutement *Ingénieurs* et 8 concours de recrutement *Techniciens des travaux publics* ont été tenus.

Action : Le déploiement d'une approche de transfert d'expertise et d'accompagnement du personnel en début de carrière (Organisation apprenante)

- Le Ministère a élaboré un programme pour former de jeunes diplômés afin de préparer une relève compétente et d'assurer le partage des connaissances ainsi que le maintien et le renouvellement de l'expertise. Au 31 mars 2014, le programme est appliqué dans 5 directions territoriales et compte, depuis son déploiement en 2012, 11 apprenants ingénieurs et techniciens des travaux publics.

Le Ministère réitère encore son engagement à réaliser et à concrétiser ces actions. Plus que jamais, les efforts convergent vers la protection de l'intégrité des contrats publics pour s'assurer d'une gouvernance actualisée des infrastructures publiques et d'une utilisation judicieuse des investissements dans les projets routiers.



ANNEXES

ANNEXE I

LA CLASSIFICATION DU RÉSEAU ROUTIER 2013-2014⁷⁹

Le réseau routier du Québec s'étend sur près de 286 000 km. Il est composé de routes sous la responsabilité :

• du Ministère (réseau routier supérieur principalement)	environ 30 600 km (longueur réelle) ^a
• des municipalités (réseau routier local)	environ 103 000 km
• du ministère des Ressources naturelles (routes d'accès au territoire)	environ 147 000 km
• d'Hydro-Québec	environ 4 600 km
• du gouvernement fédéral	environ 500 km

a La longueur réelle est définie au www.bdso.gouv.qc.ca/docs-ken/multimedia/PB01400_Def_longueur2008H00F00.pdf.

Le réseau routier sous la responsabilité du Ministère comprend près de 30 600 km de routes et inclut, en quasi-totalité, le Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur. Ce dernier est constitué des principales infrastructures de transport qui soutiennent le commerce extérieur que le Québec fait avec le reste du Canada et avec ses principaux partenaires internationaux, en particulier les États-Unis.

Le tableau de la page suivante présente la répartition des routes du réseau routier sous la responsabilité du Ministère.

79. Pour obtenir plus de détails, le lecteur peut consulter le www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/transports/html/1c1.html.

CLASSES DE ROUTES ^a	LONGUEUR RÉELLE (KM)	
	TOTAL	RÉSEAU STRATÉGIQUE EN SOUTIEN AU COMMERCE EXTÉRIEUR
Réseau routier supérieur	28 298	7 905
Autoroutes Le réseau autoroutier englobe l'ensemble des infrastructures autoroutières numérotées de 0 à 99 et de 400 à 999.	5 809	4 100
Routes nationales Le réseau national rassemble les grands axes routiers interrégionaux et ceux qui relient les agglomérations principales (généralement de 25 000 habitants et plus). Ces axes routiers sont numérotés de 100 à 199.	9 131	3 579
Routes régionales Le réseau régional regroupe les routes qui relient les agglomérations secondaires (de 5 000 à 25 000 habitants) entre elles et avec les agglomérations principales. Ces axes routiers sont numérotés de 200 à 399.	5 523	201
Routes collectrices Le réseau collecteur sert à relier les petites agglomérations (moins de 5 000 habitants) aux agglomérations plus importantes, directement ou par une route de classe supérieure. Ces routes ne sont pas numérotées.	7 835	25
Autres routes	2 333	1
Routes d'accès aux ressources Le réseau d'accès aux ressources permet d'entrer dans des zones de ressources naturelles, de récréation ou de conservation publiques, à l'exclusion des routes relevant du ministère des Ressources naturelles.	1 289	–
Chemins d'accès aux ressources et aux localités isolées Les chemins d'accès aux ressources et aux localités isolées comprennent les chemins du domaine de l'État, y compris les chemins forestiers et de mines, ou les chemins de propriété amérindienne qui donnent accès à des zones d'exploitation forestière ou minière, à des installations hydroélectriques ou encore à des localités isolées, principalement des communautés autochtones.	954	–
Autres (routes locales 1, 2 et 3)	90	1
TOTAL	30 631	7 906

a Pour obtenir plus de détails, le lecteur peut consulter le www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/entreprises/camionnage/reseau_routier/routes/classes_route.

ANNEXE II

LES OUTILS DE GESTION POUR AMÉLIORER LA PERFORMANCE

Le Ministère a maintenu en place des outils de gestion pour améliorer sa performance et des mécanismes de contrôle pour assurer l'accomplissement de sa mission, l'atteinte de ses objectifs stratégiques ainsi que la fiabilité des données et de l'information, notamment au moyen des activités des unités administratives suivantes :

- la Direction de l'audit interne et de l'évaluation de programmes ;
- la Direction de la planification budgétaire et de l'expertise immobilière et la Direction de la gestion financière et de l'information, responsables de la planification budgétaire ministérielle ainsi que de la production du plan de contrôle interne et de supervision. Par ailleurs, l'application du plan de contrôle interne et de supervision relève de l'ensemble des gestionnaires du Ministère ;

- la Direction des ressources humaines, responsable d'élaborer un plan de relève ;
- la Direction des enquêtes et de la surveillance des marchés ;
- la Direction générale des territoires responsable d'assurer le suivi de l'application des orientations des directions centrales et des recommandations de la Direction de l'audit interne et de l'évaluation de programmes.

En matière d'audit interne, le Ministère a poursuivi ses travaux en ce qui concerne la gestion contractuelle, le contrôle interne et les subventions versées dans le cadre des programmes d'aide en transport collectif. Pour ce qui est de l'évaluation de programmes, des travaux ont porté sur des programmes d'aide en lien avec la Politique québécoise du transport collectif.

ANNEXE III

LES SITES À POTENTIEL D'AMÉLIORATION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE AYANT FAIT L'OBJET D'INVESTISSEMENTS

Légende : Les éléments grisés du tableau correspondent aux sites dont les travaux de correction ont été achevés durant l'année.

MUNICIPALITÉ	ROUTE	LOCALISATION	INTERVENTION
Rouyn-Noranda	117	Entre l'avenue du Lac et l'avenue Dallaire et l'intersection des rues Gamble, Québec et Rideau	Construction d'une voie de contournement
Saint-René-de-Matane	195	Secteur de la Petite rivière Matane, secteur de la courbe, près de l'hôtel Métropole	Correction de 5 courbes
Dégelis	185	Au kilomètre 0 situé près de la frontière (station Irving) et courbe de l'Arc-en-ciel	Élargissement de 2 à 4 voies divisées
Québec	740	Courbe et intersection de l'échangeur Robert-Bourassa et Charest	Réaménagement de l'échangeur
La Malbaie	138	Intersection de la route 138 et du chemin du ruisseau des Frênes	Réaménagement géométrique de l'intersection
Drummondville	122	Intersection de la route 122 et du boulevard Foucault	Réaménagement géométrique de l'intersection
Les Bergeronnes	138	Côte Arsène-Gagnon/Lac Gobeil	Reconstruction du profil rural
Longue-Rive	138	Route 138 (secteur de Saint-Paul-du-Nord), pont de la rivière du Sault-au-Mouton	Correctifs inclus dans le projet de construction d'une route de contournement
Franquelin	138	Près des lacs Thompson et la Ligne, du kilomètre 805 au kilomètre 808	Correction de courbes sous-standards
Port-Cartier	138	À 500 m à l'ouest et à 900 m à l'est de la rivière Riverin	Reconstruction du profil rural
Granby	139	Intersection de la route 139 et de la rue Cowie	Réaménagement géométrique de l'intersection
Compton	147	À 200 m au sud de l'agglomération de Compton	Correctifs inclus dans la reconstruction de la route
Stoke	216	Du ruisseau Dorman à la rue du Mont-Dufresne	Reconstruction du profil rural et correction du profil vertical
Sherbrooke	216	Intersection de la route 216 et du chemin Saint-Roch Sud	Aménagement d'un carrefour giratoire
La Martre	132	Courbe à l'ouest du village de La Martre	Correction d'une courbe
Chandler	132	Entre les avenues Daignault et Rehel	Installation d'un feu de circulation avec un passage pour piétons
Gaspé	132	Traverse de Saint-Majorique	Aménagement des abords de la route

MUNICIPALITÉ	ROUTE	LOCALISATION	INTERVENTION
Carleton-sur-Mer et Bonaventure	132	Deux secteurs de la Baie-des-Chaleurs	Aménagement de haies brise-vent
Cap-Chat	132	Secteurs des Cabines Goëmons, vers l'est	Aménagement des abords de la route (brise-vent)
Montréal-Dorval	13	Tunnel Dorval	Enlèvement des paralumes et amélioration de l'éclairage
Dorval	20/520	De l'autoroute 20 à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau	Correctifs inclus dans le réaménagement de l'échangeur
Montréal	720	Autoroute 720 Ouest, divergence vers l'autoroute 15 Nord (0,6 km)	Correctifs inclus dans le réaménagement géométrique du complexe Turcot
Montréal	15	Autoroute 15 Sud, divergence vers l'autoroute 720 Est (0,6 km)	Correctifs inclus dans le réaménagement géométrique du complexe Turcot
Montréal	15	Autoroute 15 Sud – De La Vérendrye (1,3 km)	Correctifs inclus dans le réaménagement géométrique du complexe Turcot
Mont-Tremblant	117	Intersection de la route 117 et de la rue Vaillancourt	Réaménagement de l'intersection en carrefour giratoire
Saint-Esprit	158	Intersection de la route 158 et du rang de la Côte-Saint-Louis	Réaménagement de l'intersection en carrefour giratoire
Boisbriand et Sainte-Thérèse	640	Voies rapides de l'autoroute 640, du kilomètre 19,7 au kilomètre 21,2	Réaménagement de l'échangeur
Boisbriand	640	Zones d'entrecroisement, bretelles de l'autoroute 15 Sud/autoroute 640 Ouest et bretelle de l'autoroute 15 Nord/autoroute 640 Ouest	Correctifs inclus dans le réaménagement de l'échangeur
Boisbriand et Sainte-Thérèse	640	Collecteurs de l'autoroute 640, du kilomètre 19,8 au kilomètre 20,8	Réaménagement de l'échangeur
Saint-Adelphe	352	Route 352, face au numéro d'immeuble 700	Correction d'une courbe et du profil vertical
Sainte-Ursule	348	Intersection des routes 348 et Gérin	Réaménagement géométrique de l'intersection
Shawinigan	155	Intersection de la route 155 et de la 90 ^e Avenue	Aménagement d'un carrefour giratoire
Salaberry-de-Valleyfield	201	Intersection de la route 201 et du boulevard Bord-de-l'Eau	Réaménagement géométrique de l'intersection
Plaisance	148	Courbes près de la montée Saint-François	Correction de courbes
Pontiac	148	Entre le chemin Terry-Fox et le chemin Maple	Reconstruction du profil rural
Dolbeau-Mistassini	169	Intersection des routes 169 et 373	Réaménagement géométrique d'intersection (analyse technique nécessaire)



LE CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT

TABLE DES MATIÈRES

LE MOT DU DIRECTEUR	167
LA DÉCLARATION DE LA DIRECTION	168
LE RAPPORT DE MISSION D'EXAMEN DE PRICEWATERHOUSECOOPERS.....	169
LA PRÉSENTATION DE L'ORGANISATION.....	170
LE COMITÉ CONSULTATIF.....	170
LA STRUCTURE DE L'ORGANISATION ET LES RESSOURCES HUMAINES	171
LES FAITS SAILLANTS.....	173
LE PROFIL DE LA CLIENTÈLE 2013-2014 POUR CHACUN DES PRODUITS ET SERVICES	174
LES RELATIONS AVEC LA CLIENTÈLE.....	177
LE PROFIL DU PARC DE VÉHICULES	178
LES ACQUISITIONS ET LES VENTES DE VÉHICULES	180
LES RÉALISATIONS EN 2013-2014.....	181
LES PERSPECTIVES POUR 2014-2015.....	196
LES ÉTATS FINANCIERS 2013-2014 DU FONDS DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT.....	197

LE MOT DU DIRECTEUR

L'année financière 2013-2014 a été marquée par de nombreuses réalisations pour le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER). En effet, nous avons notamment mis en place notre système de coût de revient, en plus de définir des indicateurs de performance et de rentabilité. Nous disposons maintenant d'un outil de gestion visant ultérieurement l'implantation de mécanismes de suivi et de contrôle.

À la suite de la mise en œuvre de la Stratégie d'électrification des transports, le Conseil des ministres a mandaté le CGER pour qu'il agisse à titre de gestionnaire de parc de véhicules électriques auprès des ministères et organismes, un mandat d'envergure que nous avons rapidement pris en main en mettant en place la structure nécessaire pour en assurer la réussite.

Notre gestion axée sur les résultats et le service à la clientèle vise l'amélioration continue de nos processus et pratiques d'affaires tout en respectant notre engagement à exceller en matière d'environnement. C'est ainsi que des efforts considérables ont été consacrés au maintien de nos certifications ISO et à la poursuite de l'implantation de la méthode Kaizen dans nos ateliers de mécanique.

Par ailleurs, notre volonté de nous assurer d'une main-d'œuvre stable, compétente et mobilisée nous a conduits à inviter nos employés à répondre à un sondage pour connaître leur niveau d'appréciation et de mobilisation. C'est avec fierté que nous constatons que le taux de mobilisation est de l'ordre de 76 %, soit le résultat le plus élevé obtenu à ce jour par l'organisation, avec un taux de participation exceptionnel de 88 %.

Enfin, j'adresse toute ma reconnaissance aux membres du personnel du CGER qui, par leur travail, leur professionnalisme et leur dévouement, contribuent à l'accomplissement de notre mission et à la satisfaction de notre clientèle. C'est grâce à leur collaboration et à leur engagement que l'organisation atteint ses cibles de performance.

Le directeur du Centre de gestion de l'équipement roulant,



PAUL-YVAN DESCHÊNES

Québec, septembre 2014

LA DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Ce document constitue le 17^e rapport annuel de gestion du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER). Les résultats, l'information et les états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant qui y sont présentés relèvent de la responsabilité du directeur, du directeur de l'exploitation et des services à la clientèle ainsi que des chefs de service du CGER. Ces derniers sont donc tous cosignataires de cette déclaration. Leur responsabilité porte sur l'exactitude, l'intégralité et la fiabilité des données présentées dans le rapport ainsi que sur la reddition de comptes annuelle quant aux résultats attendus et convenus dans le *Plan d'action 2013-2014*.

La direction du CGER a maintenu, tout au long de l'année 2013-2014, des systèmes d'information et des mesures de contrôle destinés à assurer l'atteinte des objectifs fixés dans l'entente de gestion et dans le plan d'action.

De plus, la firme PricewaterhouseCoopers s'est assurée du caractère plausible et de la cohérence de l'information présentée dans le présent rapport, sauf pour ce qui est de la section sur les états financiers 2013-2014. Au terme de sa mission d'examen, elle a produit un rapport de validation.

À notre avis, les données présentées dans le *Rapport annuel de gestion 2013-2014 – Ministère des Transports* correspondent à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2014.



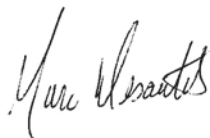
PAUL-YVAN DESCHÊNES
Le directeur



CARL GAUTHIER
Le chef du Service régional de Québec et de l'Est



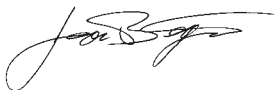
PAUL-YVAN DESCHÊNES
Le directeur de l'exploitation et des services
à la clientèle, par intérim



MARC DESAUTELS
Le chef du Service régional du Centre-du-Québec



MARC-ANDRÉ BOIS, ingénieur,
Le chef du Service de l'ingénierie et des acquisitions



JEAN BÉGIN
Le chef du Service régional de Montréal et de l'Ouest



CÉLINE ROUTHIER
La chef du Service de soutien à la gestion

LE RAPPORT DE MISSION D'EXAMEN DE PRICEWATERHOUSECOOPERS s.r.l./s.e.n.c.r.l.

À la demande du ministère des Transports du Québec, nous avons procédé à l'examen des données et des explications contenues dans le rapport annuel de gestion du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) pour l'exercice clos le 31 mars 2014, excluant les états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant, qui n'ont pas été audités. La responsabilité de l'exactitude, de l'intégralité et de la divulgation de ces données incombe à la direction du CGER. Notre examen a été effectué conformément aux normes d'examen généralement reconnues du Canada et a donc consisté essentiellement en demandes d'informations, procédures analytiques et entretiens portant sur les informations qui nous ont été fournies par le CGER.

Un examen ne constitue pas un audit et, par conséquent, nous n'exprimons pas une opinion d'audit sur les données contenues dans le Rapport annuel de gestion du CGER pour l'exercice clos le 31 mars 2014.

Au cours de notre examen, nous n'avons rien relevé qui nous porte à croire que les données et les explications contenues dans le Rapport annuel de gestion du CGER pour l'exercice clos le 31 mars 2014, excluant les états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant, ne sont pas plausibles et cohérentes, dans tous leurs aspects significatifs.

*PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l.*¹

Le 16 septembre 2014

1. CPA auditrice, CA, permis de comptabilité publique no A118597

PricewaterhouseCoopers LLP/s.r.l./s.e.n.c.r.l.
Place de la Cité, Tour Cominar, 2640, boulevard Laurier, bureau 1700,
Québec (Québec) Canada G1V 5C2
Tél. : +1 418 522-7001, Téléc. : +1 418 522-5663

« PwC » s'entend de PricewaterhouseCoopers LLP/s.r.l./s.e.n.c.r.l., une société à responsabilité limitée de l'Ontario.

LA PRÉSENTATION DE L'ORGANISATION

Le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) a été la première unité autonome de service relevant du ministère des Transports du Québec (MTQ). Il gère un parc de quelque 9 920 véhicules et équipements connexes. De ce nombre, 7 672 véhicules et équipements lui appartiennent, tandis que les 2 248 autres sont entretenus et réparés selon une tarification horaire. Un réseau de 65 ateliers de mécanique et de fabrication, répartis sur l'ensemble du territoire québécois, fait également partie du CGER.

La mission, la vision, les objectifs généraux et les valeurs de l'organisation sont présentés à la rubrique « Profil » de la section « Qui sommes-nous ? » du site Web du CGER, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

LE COMITÉ CONSULTATIF

Pour favoriser une gestion éclairée du CGER, un comité consultatif doit conseiller la sous-ministre sur les cibles et les objectifs annuels qui doivent être fixés. Il doit également donner son avis sur le plan d'action et sur les résultats atteints par le CGER. Nommés par la sous-ministre des Transports, les membres de ce comité sont des représentants de l'industrie de la fabrication et de la gestion d'équipement roulant ainsi que de la clientèle et du personnel du CGER. Le directeur du CGER participe aux délibérations du comité. En 2013-2014, ce dernier était formé des membres suivants :

MAXIME DÉSY, conseiller, Syndicat de la fonction publique du Québec ;

MICHEL DUMAS, ex-chef du Service de l'approvisionnement et de la logistique, Sûreté du Québec ;

GUY CHARBONNEAU, directeur des travaux publics, Ville de Montréal ;

JEAN ROBITAILLE, ex-directeur général, Paccar inc. ;

RÉMY SYLVAIN, chef du Service de l'exploitation, Direction de l'Île-de-Montréal, ministère des Transports du Québec.

LA RENCONTRE DU COMITÉ CONSULTATIF 2013

Accompagné de madame Dominique Savoie, sous-ministre des Transports, le directeur du CGER a rencontré les membres du comité consultatif pour leur présenter les résultats atteints au regard du *Plan d'action 2012-2013* ainsi que les objectifs et les indicateurs prévus dans le *Plan d'action 2013-2014*. Les membres se sont montrés satisfaits des résultats obtenus au cours de la dernière année.

Plusieurs points d'information ont été abordés lors de cette rencontre, notamment la révision des produits et services offerts afin de s'assurer qu'ils suivent la tendance du marché actuel, le déploiement d'un programme de formation approprié destiné aux mécaniciens et visant l'augmentation du niveau de service ainsi que la mise en œuvre d'une formation à l'intention des gestionnaires, particulièrement les répartiteurs, en collaboration avec l'École nationale d'administration publique (ENAP), dans un objectif d'amélioration de la gestion des personnes. De plus, des travaux significatifs ont été réalisés pour le volet des communications par l'élaboration d'un plan stratégique et la refonte du site Web. En ce qui concerne le coût de revient, les membres ont été informés du fait que le CGER est toujours en cours de processus de mise en place de cet outil et déploie tous les efforts nécessaires à l'atteinte de cet objectif.

LA STRUCTURE DE L'ORGANISATION ET LES RESSOURCES HUMAINES

Le CGER est composé d'un centre administratif situé à Québec et de 65 ateliers de mécanique et de fabrication répartis dans 14 zones d'exploitation régionale. La clientèle peut donc bénéficier des services du CGER partout au Québec. La carte des régions où le CGER offre ses services se trouve à la rubrique « Ateliers de mécanique » de son site Web, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Au 31 mars 2014, l'organisation comptait 460 employés, dont plus de 300 travaillaient dans les ateliers de mécanique. Comme l'annonçait le CGER dans son *Plan d'action 2013-2014*, la réorganisation administrative a été achevée. Le personnel du centre administratif et des bureaux régionaux est formé de gestionnaires, de professionnels, dont les ingénieurs et les conseillers à la clientèle, ainsi que d'employés de bureau. L'augmentation de l'effectif permanent est en majeure partie attribuable à l'entente intervenue entre le Syndicat de la fonction publique du Québec et le gouvernement du Québec.



■ Le CGER compte 14 zones d'exploitation régionale ainsi que 65 ateliers de mécanique et de fabrication répartis sur tout le territoire québécois.

EFFECTIF DU CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT PAR CATÉGORIE D'EMPLOI ET SELON LE STATUT AU 31 MARS

CATÉGORIE D'EMPLOI	PERMANENT 2014	PERMANENT 2013	OCCASIONNEL 2014	OCCASIONNEL 2013	TOTAL 2014	TOTAL 2013	% 2014	% 2013
Cadres	28	26	1	1	29	27	6,30	6,00
Professionnels	30	27	5	4	35	31	7,61	6,87
Fonctionnaires	51	42	34	38	85	80	18,48	17,73
Ouvriers	166	127	145	186	311	313	67,61	69,40
TOTAL	275	222	185	229	460	451	100,00	100,00
POURCENTAGE (%)	59,78	49,22	40,22	50,78	100,00	100,00		

EFFECTIF DU CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT
PAR UNITÉ ADMINISTRATIVE AU 31 MARS

UNITÉ ADMINISTRATIVE	TOTAL	
	2014	2013
Direction	6	5
Service du soutien à la gestion	35	36
Service de l'ingénierie et des acquisitions	25	23
Direction de l'exploitation et des services à la clientèle	25	18
Service régional de Québec et de l'Est	6	7
Zone de la Côte-Nord	19	16
Zone de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	20	19
Zone du Bas-Saint-Laurent	19	17
Zone de Québec	42	42
Zone du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau	16	17
Service régional du Centre-du-Québec	7	5
Zone de la Chaudière-Appalaches	26	25
Zone de la Mauricie-Centre-du-Québec-Lanaudière	22	22
Zone de l'Estrie	21	22
Zone de la Montérégie	28	29
Fabrication	19	20
Service régional de Montréal et de l'Ouest	8	6
Zone de Montréal	38	42
Zone des Laurentides-Outaouais	35	37
Zone de l'Est-de-l'Abitibi	19	19
Zone de l'Ouest-de-l'Abitibi-Témiscamingue	24	24
TOTAL	460	451

EFFECTIF DU CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT
PAR CATÉGORIE D'EMPLOI ET SELON LE SEXE AU 31 MARS

CATÉGORIE D'EMPLOI	FEMMES 2014	FEMMES 2013	HOMMES 2014	HOMMES 2013	TOTAL 2014	TOTAL 2013	% 2014	% 2013
Cadres	0	0	29	27	29	27	6,30	6,00
Professionnels	16	12	19	19	35	31	7,61	6,87
Fonctionnaires	55	49	30	31	85	80	18,48	17,73
Ouvriers	4	3	307	310	311	313	67,61	69,40
TOTAL	75	64	385	387	460	451	100,00	100,00
POURCENTAGE (%)	16,30	14,19	83,70	85,81	100,00	100,00		

Des tableaux détaillés présentant l'effectif du CGER se trouvent à la rubrique « Profil des ressources humaines » de la section « Qui sommes-nous ? » du site Web du CGER, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

LES FAITS SAILLANTS

RÉVISION DE LA GOUVERNANCE

Le projet de loi sur la création de l'Agence des infrastructures de transport du Québec a été déposé à l'Assemblée nationale le 4 décembre 2013. Selon ce projet de loi, le CGER devait être inclus dans la future agence. Toutefois, le déclenchement des élections, en mars 2014, a eu pour effet de mettre un terme à tous les mandats de l'Assemblée nationale, y compris ce projet de loi.

MOBILISATION DU PERSONNEL

En mars 2014, les employés ont été invités à se prononcer, par l'intermédiaire d'un sondage, sur leur niveau d'appréciation et de mobilisation en ce qui a trait à leur travail. Le taux de participation a atteint 88 %, alors que le taux de mobilisation était de l'ordre de 76 %, soit le résultat le plus élevé obtenu depuis la création du CGER.

FORMATION

Dans la poursuite des activités prévues au plan de formation élaboré antérieurement en conformité avec les besoins de l'organisation, un bon nombre de mécaniciens et de répartiteurs ont bénéficié, encore cette année, de formations permettant l'uniformisation des compétences en mécanique et des pratiques quant à la planification des activités en atelier. De plus, un programme de formation visant l'acquisition de saines habitudes de gestion a été mis en œuvre à l'intention des gestionnaires et des responsables de secteur.

COÛT DE REVIENT

Au 31 mars 2014, l'implantation du système et l'élaboration des indicateurs de performance et de rentabilité étaient terminées. L'organisation dispose maintenant d'un outil de gestion qui permettra de mettre en place, au cours de la prochaine année, des mécanismes de suivi et de contrôle destinés à mesurer le degré d'atteinte des objectifs de productivité des ateliers, ce qui entraînera des économies d'exploitation pour le CGER.

VÉHICULES ÉLECTRIQUES

À la suite de la mise en œuvre de la Stratégie d'électrification des transports, volet exemplarité de l'État, le CGER s'est vu confier, par le Conseil des ministres, le mandat de la gestion du parc de véhicules électriques du gouvernement du Québec. L'organisation a su faire preuve de flexibilité et d'ouverture par rapport à ce mandat d'envergure qui consiste,

notamment, à assumer un rôle de gestionnaire de parc de véhicules électriques, un rôle consultatif auprès des ministères et organismes et un rôle de soutien auprès des utilisateurs.

PLANIFICATION STRATÉGIQUE

L'année 2013-2014 a marqué le début d'un processus de réflexion nécessaire à la révision de la *Planification stratégique 2009-2013*. Tous les membres du personnel seront appelés à y participer de près ou de loin, car il concerne l'établissement d'objectifs à atteindre pour notre organisation, ce qui est l'affaire de tous.

AMÉLIORATION CONTINUE

Au cours de la dernière année, une somme de travail importante a été consacrée par plusieurs membres du personnel au maintien de notre certification ISO. De plus, dans le but d'optimiser les activités de ses ateliers de mécanique et de réduire ses coûts d'exploitation, tout en augmentant la satisfaction de son personnel par une amélioration de la qualité de vie au travail, le CGER a poursuivi l'implantation de processus d'amélioration continue, soit la méthode Kaizen, dans ses ateliers de mécanique. Au cours de la dernière année, celle-ci a été appliquée dans cinq ateliers, soit ceux de New Carlisle, de Mont-Joli, de La Malbaie, de Saint-Pascal et de Turcot.

COMMUNICATIONS

Nous avons privilégié l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie de communication accordant la priorité à la circulation de l'information auprès du personnel tout en responsabilisant les gestionnaires. Ainsi, dans l'optique d'offrir à notre personnel des outils supplémentaires d'information, une section santé et sécurité au travail, où il est possible de consulter diverses capsules d'information, a été ajoutée à notre site intranet. De plus, la page d'accueil de notre site Web a été rafraîchie dans le but d'offrir à notre clientèle un accès simplifié et cordial.



■ Dans le but d'optimiser ses activités, le CGER a poursuivi l'implantation de la méthode Kaizen, dans ses ateliers de mécanique, notamment à l'atelier de Turcot.

LE PROFIL DE LA CLIENTÈLE 2013-2014 POUR CHACUN DES PRODUITS ET SERVICES

Le CGER offre les produits et les services suivants : la location clés en main de véhicules et d'équipements connexes, la réparation et l'entretien de véhicules selon une tarification horaire, l'analyse en gestion de parc de véhicules, la formation des conducteurs, la fourniture de carburant et les services de génie-conseil.

La description de chacun des produits et des services se trouve à la section « Produits et services » du site Web du CGER, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

LA LOCATION CLÉS EN MAIN DE VÉHICULES ET D'ÉQUIPEMENTS CONNEXES

La location clés en main tient compte de tous les frais inhérents à la possession d'un véhicule, à l'exception du coût du carburant. Les clients peuvent ainsi se concentrer sur leur mission pendant que la gestion des véhicules est confiée à des spécialistes. Le prix de location couvre la gestion globale des véhicules, soit :

- le suivi du programme d'entretien préventif ;
- les réparations mineures et majeures ;
- la vérification mécanique ;
- le coût d'acquisition du véhicule ;
- les coûts de réparation et de remplacement en cas d'accident (s'il ne s'agit pas d'une utilisation abusive) ;
- l'immatriculation ;
- le service de dépannage 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 ;
- les services de génie-conseil (détermination du besoin technique, production du devis et des spécifications d'achat, et modification ou adaptation d'un équipement) ;
- la présentation des véhicules spécialisés par un formateur du CGER ;
- l'identification visuelle des véhicules.

Au 31 mars 2014, le CGER avait 310 ententes de service de location clés en main actives, dont 220 avec des ministères et des organismes autres que le ministère des Transports du Québec et le secteur municipal. Ces ententes représentaient, à la même date, 6 633 véhicules et équipements connexes. En 2013-2014, le revenu annuel résultant de la location clés en main a atteint 87 658 034 \$.

CLIENTÈLE POUR LA LOCATION CLÉS EN MAIN AU 31 MARS

TYPE D'ORGANISATION	ENTENTES 2013-2014	VÉHICULES 2013-2014	ENTENTES 2012-2013	VÉHICULES 2012-2013
Ministère des Transports (1) ^a	28	4 005	49	3 908
Autres ministères (16)	126	570	124	557
Organismes (20)	45	232	48	237
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (39)	40	271	38	279
Organismes liés au réseau de l'éducation (8)	8	18	8	18
Organismes municipaux (5)	5	26	5	21
Municipalités (54)	57	1 494	58	1 463
Organismes fédéraux et amérindiens (1)	1	17	1	17
TOTAL (144)	310	6 633	331	6 500

a La diminution du nombre d'ententes avec le ministère des Transports est le résultat d'un regroupement d'ententes visant l'allègement de la structure administrative du Ministère.

Un tableau présentant chacun des clients du CGER par type d'organisation se trouve à la rubrique « Profil de la clientèle » de la section « Qui sommes-nous ? » du site Web du CGER, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

LA RÉPARATION ET L'ENTRETIEN DE VÉHICULES SELON UNE TARIFICATION HORAIRE

En 2013-2014, le CGER a réparé et entretenu 2 248 véhicules et équipements connexes. Plusieurs clients de la location clés en main ont également fait appel à ce service pour apporter des ajouts ou des modifications à leurs véhicules et à leurs équipements. Le service d'entretien et de réparation selon une tarification horaire a ainsi généré des revenus de 6 500 504 \$.

175

CLIENTÈLE POUR LA RÉPARATION ET L'ENTRETIEN SELON UNE TARIFICATION HORAIRE

TYPE D'ORGANISATION	NOMBRE DE VÉHICULES 2013-2014	NOMBRE DE VÉHICULES 2012-2013
Ministère des Transports (1)	373	296
Autres ministères (4)	460	433
Organismes (14)	1 052	1 057
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (12)	42	39
Organismes liés au réseau de l'éducation (7)	58	68
Organismes municipaux (3)	18	19
Municipalités (23)	221	236
Organismes fédéraux et amérindiens (2)	24	23
TOTAL (66)	2 248	2 171

Un tableau présentant chacun des clients du CGER par type d'organisation se trouve à la rubrique « Profil de la clientèle » de la section « Qui sommes-nous ? » du site Web du CGER, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

L'ANALYSE EN GESTION DE PARC DE VÉHICULES

En 2013-2014, le CGER a effectué l'analyse du parc de véhicules de l'un de ses clients municipaux, soit la Ville de Saint-Jérôme. Comme le rapport final n'a été déposé qu'en mars 2014, les revenus générés (7 500 \$) ne seront comptabilisés qu'en 2014-2015.

LA FORMATION DES CONDUCTEURS

Au cours de l'année, plusieurs unités du ministère des Transports, de villes ou d'organismes ont eu recours aux services de formation. En tout, 23 types de formation ont été offerts à 413 participants, pour un total de 40 séances de formation, la moitié ayant généré des revenus pour le CGER.

Les présentations de véhicules ou d'équipements neufs sont faites par les formateurs du secteur de la formation des conducteurs. En 2013-2014, 68 présentations ont été données à 502 personnes aux quatre coins de la province. Les présentations d'équipements et de machineries spécialisés sont, quant à elles, faites par les fournisseurs.

En 2013-2014, les revenus totaux découlant du secteur de la formation des conducteurs s'élèvent à 39 543 \$. L'absence d'évaluations de conducteurs de véhicules et d'équipements mobiles (CVEM I et II) explique la baisse de revenus par rapport à 2012-2013.

Par ailleurs, en 2013-2014, le secteur de la formation des conducteurs a réalisé deux capsules vidéo de formation, disponibles pour le personnel du CGER :

- système hydraulique des camions de déneigement;
- système de régulation d'épandage Dickey-John Control Point.

Le CGER continue de répondre aux demandes de la clientèle en ce qui a trait à la formation ou aux évaluations de conducteurs. Les mêmes principes sont maintenus quant à la formation donnée à la clientèle du CGER, c'est-à-dire que si des dommages répétés sont causés à un véhicule lourd, à un véhicule-outil ou à un véhicule spécialisé, ou encore si ces derniers nécessitent des réparations fréquentes, le CGER

offre une formation sans frais aux conducteurs concernés. Les avantages pour la clientèle sont :

- la conformité avec la réglementation (telle la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds);
- l'augmentation de sa productivité;
- la réduction de ses coûts d'exploitation;
- la diminution de ses coûts de carburant;
- l'acquisition de bonnes habitudes de conduite;
- la réduction du nombre de bris et d'accidents;
- l'accroissement de la disponibilité de ses véhicules et équipements connexes.

Un tableau présentant les formations données en 2013-2014 et le nombre de participants qui les ont suivies se trouve à la rubrique « Profil de la clientèle » de la section « Qui sommes-nous ? » du site Web du CGER, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

LA FOURNITURE DE CARBURANT

CONSUMMATION PAR TYPE DE CARBURANT

TYPE D'ORGANISATION	ESSENCE (L) 2013-2014	DIÉSEL (L) 2013-2014	TOTAL (L) 2013-2014	ESSENCE (L) 2012-2013	DIÉSEL (L) 2012-2013	TOTAL (L) 2012-2013
Ministère des Transports (1)	6 885 876	7 841 021	14 726 897	6 449 423	6 563 128	13 012 551
Autres ministères (10)	408 090	44 676	452 766	373 923	41 182	415 105
Organismes (14)	871 210	11 592	882 802	783 354	14 903	798 257
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (20)	60 349	41 277	101 626	57 498	38 633	96 131
Organismes liés au réseau de l'éducation (5)	39 713	31 371	71 084	42 468	59 117	101 585
Organismes municipaux (4)	3 699	3 114	6 813	3 685	2 776	6 461
Municipalités (14)	155 155	281 049	436 204	142 517	249 787	392 304
Organismes fédéraux et amérindiens (2)	25	0	25	0	0	0
Consommation par le CGER (1)	292 051	105 455	397 506	265 246	81 351	346 597
TOTAL (71)	8 716 168	8 359 555	17 075 723	8 118 114	7 050 877	15 168 991

De l'information supplémentaire sur ce service par type d'organisation se trouve à la rubrique « Profil de la clientèle » de la section « Qui sommes-nous ? » du site Web du CGER, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

LES SERVICES DE GÉNIE-CONSEIL

Les services de génie-conseil prennent principalement la forme d'un soutien à la location clés en main donné par des ingénieurs et des techniciens expérimentés. Ces derniers s'assurent de produire des plans et devis intégrant les derniers développements technologiques disponibles. Leur expertise est aussi sollicitée pour répondre aux besoins particuliers de certains clients pour l'élaboration, entre autres, de devis et de suivis de fabrication.

LES RELATIONS AVEC LA CLIENTÈLE

Le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) accorde la priorité à la qualité des produits et services offerts, qui sont orientés vers les besoins et la satisfaction de sa clientèle. Cela se traduit notamment par la mise en application de la *Déclaration de services à la clientèle* et par la gestion des plaintes ainsi que par la disponibilité d'un service de dépannage et de conseillers à la clientèle.

LA DÉCLARATION DE SERVICES À LA CLIENTÈLE

Le 1^{er} avril 2001, le CGER s'est doté d'une déclaration de services à la clientèle. Mise à jour le 1^{er} avril 2007, elle exprime sa volonté d'accorder la priorité à la qualité des produits et des services qu'il offre en plaçant le client au cœur de ses préoccupations. Cette déclaration confirme les principaux engagements du CGER envers sa clientèle. Ceux-ci sont le fruit d'une réflexion d'équipe et reflètent les besoins exprimés par les clients. Avec cette déclaration, le CGER entend répondre aux attentes de sa clientèle et indiquer de quelle manière il compte y parvenir.

Les engagements à ce chapitre figurent à la rubrique « Déclaration de services à la clientèle » de la section « Service à la clientèle » du site Web du CGER, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les résultats pour l'année 2013-2014 au regard de ces engagements se trouvent dans la sous-section « Les résultats 2013-2014 des engagements spécifiques énoncés dans la *Déclaration de services à la clientèle* » du présent document.

LA GESTION DES PLAINTES

En 2013-2014, le CGER a reçu sept plaintes, dont une a été formulée verbalement.

DÉCLARATION DE SERVICE À LA CLIENTÈLE

MISSION
Assurer à ses clients la disponibilité des véhicules routiers et des équipements requis pour la réalisation de l'ensemble de leurs activités et de les maintenir en bon état de fonctionnement en tout temps de manière à en permettre une utilisation optimale au meilleur coût possible.

VISION
Devenir le fournisseur des organismes publics du Québec pour assurer les services de gestion de leur parc de véhicules et d'équipements connexes.

ENGAGEMENTS SPÉCIFIQUES

- ♦ Offrir au client un service de qualité dans tous les ateliers de mécanique. Pour ce faire, répondre au client de façon courtoise et entretenir ou réparer son véhicule dans les délais convenus.
- ♦ Fournir au client un véhicule conforme à ses besoins et au moment convenu avec lui.
- ♦ Fournir un service de dépannage, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, pour toute réparation ou tout remorquage concernant un véhicule ou un équipement loué au CGER, et ce, par l'entremise de la ligne 1 888 314-CGER.
- ♦ Retourner un appel dans un délai d'un jour ouvrable suivant la réception d'une plainte formulée verbalement. Envoyer un accusé de réception dans les 10 jours ouvrables dans le cas d'une plainte écrite. Dans les deux cas, indiquer le nom d'une personne-ressource et le délai prévu pour le traitement de la plainte.

NOS VALEURS

Satisfaction de la clientèle
Les clients sont au cœur des préoccupations du CGER. Celui-ci désire donc s'assurer de leur satisfaction en leur offrant des produits et des services de qualité à des taux concurrentiels.

Responsabilisation des employés
En tant que représentant de l'organisation, chaque employé doit comprendre et adhérer aux valeurs organisationnelles, lesquelles sont basées sur une gestion visant l'atteinte des résultats et le service à la clientèle. La performance de l'organisation passe par la responsabilisation des employés.

Esprit d'entreprise
Les employés du CGER doivent contribuer à la croissance de l'organisation en entretenant un esprit d'entreprise. Ils doivent maintenir des relations efficaces avec la clientèle et les partenaires. En ce sens, le CGER encourage la créativité, l'ingéniosité et la participation de ses employés à l'amélioration des produits et services afin de permettre le rayonnement de l'organisation.

Gestion intégrée
Les activités de commercialisation du CGER sont guidées par des objectifs d'autofinancement et de saine gestion des biens de l'État.

DESCRIPTION DE LA PLAINTE	NOMBRE
Le comportement du personnel	2
La qualité des travaux	2
L'efficacité des véhicules	1
La fiabilité des véhicules	2
TOTAL	7

En ce qui a trait à l'engagement du CGER quant au délai de réponse aux plaintes, les résultats se trouvent à l'engagement 4 de la sous-section « Les résultats 2013-2014 des engagements spécifiques énoncés dans la *Déclaration de services à la clientèle* » du présent document.

- La *Déclaration de services à la clientèle* exprime la volonté du CGER d'accorder la priorité à la qualité des produits et des services qu'il offre en plaçant le client au cœur de ses préoccupations.

LE SERVICE DE DÉPANNAGE MÉCANIQUE

Le CGER offre à sa clientèle un service de dépannage 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 pour toute réparation ou tout remorquage d'un véhicule ou d'un équipement connexe qu'il a loué. Le client n'a qu'à communiquer avec le service de dépannage du CGER en composant le 1 888 314-CGER (2437), peu importe l'heure et l'endroit où il se trouve au Québec.

De l'information concernant le nombre d'appels reçus en 2013-2014 se trouve à la rubrique « Profil de la clientèle » de la section « Qui sommes-nous ? » du site Web du CGER, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

LES CONSEILLERS À LA CLIENTÈLE

Répartis dans chacun des services régionaux, les conseillers à la clientèle possèdent l'expertise nécessaire pour accompagner la clientèle du CGER dans la prise de décisions et pour répondre aux différentes interrogations concernant la gestion de parc et les besoins en matière de véhicules et d'équipements connexes. Ils assurent également le suivi auprès du client en ce qui a trait à la conformité des véhicules.

LE PROFIL DU PARC DE VÉHICULES

Le parc, qui comprend les véhicules en location ou disponibles, les véhicules de prêt et ceux que le CGER utilise, comptait 7 672 unités au 31 mars 2014.

PARC DE VÉHICULES DU CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT
AU 31 MARS PAR SUPERCATÉGORIE

SUPERCATÉGORIE	LOCATION AU MTQ		LOCATION À D'AUTRES CLIENTS		VÉHICULES DE PRÊT		VÉHICULES DISPONIBLES		VÉHICULES UTILISÉS PAR LE CGER		TOTAL	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Véhicule léger	1 512	1 448	1 467	1 466	67	53	438	412	159	155	3 643	3 534
Camion	401	394	163	155	35	19	14	18	3	2	616	588
Matériel-outil remorqué	126	134	22	17	0	0	9	7	9	9	166	167
Matériel remorqué	239	240	34	33	0	0	4	7	1	1	278	281
Véhicule-outil	210	207	215	221	10	6	16	18	18	16	469	468
Équipement	1 467	1 437	677	655	129	75	107	117	16	15	2 396	2 299
Matériel divers	50	48	50	45	0	0	1	1	3	3	104	97
TOTAL	4 005	3 908	2 628	2 592	241	153	589^a	580^a	209^b	201^b	7 672	7 434

a Il est important de noter que plusieurs des véhicules qui ont été loués à court terme en 2012-2013 et en 2013-2014 étaient disponibles au 31 mars de chaque année. Ces véhicules sont loués pour des périodes variant de 6 à 10 mois, normalement de mai à novembre.

b Plusieurs unités, autres que les véhicules légers, sont partagées avec des clients pour échange de services.

Un tableau plus détaillé du parc de véhicules par supercatégorie se trouve à la rubrique « Profil du parc de véhicules » de la section « Qui sommes-nous ? » du site Web du CGER, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

LE RAJEUNISSEMENT DU PARC DE VÉHICULES

Chaque année, le CGER détermine les véhicules à remplacer en raison de leur âge. Il accorde la priorité à certaines catégories essentielles à l'exécution des travaux, comme les camions de déneigement. L'état des véhicules dont le délai de remplacement approche est ensuite évalué, puis un calendrier des achats est établi.

Le tableau suivant présente le rajeunissement, au cours des trois dernières années, du parc de véhicules du ministère des Transports pour les principales catégories. Les véhicules de prêt, les véhicules disponibles et ceux que le CGER utilise sont considérés comme faisant partie de ce parc.

RAJEUNISSEMENT DU PARC DE VÉHICULES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS AU COURS DES TROIS DERNIÈRES ANNÉES, Y COMPRIS LES VÉHICULES UTILISÉS PAR LE CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT

CATÉGORIE	ÂGE MOYEN 2013-2014	ÂGE MOYEN 2012-2013	ÂGE MOYEN 2011-2012	DURÉE DE VIE OPTIMALE ^a
Automobile	4,2	4,1	4,4	9
Camionnette	3,7	3,6	3,5	9
Fourgonnette	4,9	4,6	4,6	11
Camion 6-roues	8,7	8,5	8,6	15
Camion 10-roues	6,7	6,9	7,4	10
Niveleuse	8,1	8,1	9,4	15
Chargeuse	7,6	6,7	6,3	15
Pelle	7,0	7,9	11,6	18

a Une révision de la durée de vie optimale par catégorie de véhicules a été effectuée. Les pourcentages des véhicules ayant dépassé leur durée de vie optimale des années antérieures ont été ajustés.

POURCENTAGE DES VÉHICULES AYANT DÉPASSÉ LEUR DURÉE DE VIE OPTIMALE (%)

CATÉGORIE	2013-2014	2012-2013	2011-2012
Automobile	1,37	0,99	2,33
Camionnette	2,79	2,69	2,87
Fourgonnette	1,80	1,11	1,46
Camion 6-roues	5,88	7,24	7,89
Camion 10-roues	35,52	39,92	35,56
Niveleuse	3,57	0,00	6,90
Chargeuse	6,25	3,85	5,13
Pelle	0,00	0,00	0,00

De 2010 à 2014, l'âge moyen pondéré des véhicules présentés au tableau précédent a légèrement varié de 4,8 à 4,9 ans. Le pourcentage de véhicules ayant dépassé leur durée de vie optimale se situait entre 5 et 7 % durant cette même période.

LES VÉHICULES À TAUX HORAIRE

En plus des 7 672 unités que possède le CGER, 2 248 véhicules et équipements connexes appartenant à divers ministères et organismes publics ont été réparés ou entretenus selon une tarification horaire dans les ateliers de mécanique du CGER. Le tableau ci-contre présente la répartition de ces 2 248 unités par supercatégorie de véhicules.

VÉHICULES RÉPARÉS OU ENTRETENUS PAR LE CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT SELON UNE TARIFICATION HORAIRE AU 31 MARS

SUPERCATÉGORIE	NOMBRE DE VÉHICULES 2014	NOMBRE DE VÉHICULES 2013
Véhicule léger	1 599	1 582
Camion	70	77
Matériel-outil remorqué	201	143
Matériel remorqué	215	199
Véhicule-outil	62	70
Équipement	50	47
Matériel divers	51	53
TOTAL	2 248	2 171

LES ACQUISITIONS ET LES VENTES DE VÉHICULES

LES ACQUISITIONS

En 2013-2014, le CGER a acheté 967 véhicules et équipements connexes, dont la valeur totale se chiffre à 35 631 141 \$. De ce nombre, 463 ont été acquis pour le ministère des Transports, pour une somme de 15 293 335 \$.

Le CGER a également fait l'acquisition de 504 véhicules et équipements connexes pour d'autres ministères ou organismes publics, pour une somme de 20 337 806 \$.

ACQUISITIONS SELON LA SUPERCATÉGORIE

SUPERCATÉGORIE	MINISTÈRE DES TRANSPORTS – ACQUISITIONS	MINISTÈRE DES TRANSPORTS – COÛT (\$)	AUTRES CLIENTS – ACQUISITIONS	AUTRES CLIENTS – COÛT (\$)	TOTAL – ACQUISITIONS	TOTAL – COÛT (\$)
Véhicule léger	187	5 836 352	349	11 104 995	536	16 941 347
Camion	32	3 026 892	25	2 901 358	57	5 928 250
Matériel-outil remorqué	19	756 077	3	52 021	22	808 098
Matériel remorqué	23	446 942	7	86 068	30	533 010
Véhicule-outil	12	1 511 557	16	2 506 753	28	4 018 310
Équipement	185	3 493 312	95	2 596 870	280	6 090 182
Matériel divers	5	222 203	9	1 089 741	14	1 311 944
TOTAL	463	15 293 335	504	20 337 806	967	35 631 141

Un tableau plus détaillé sur les acquisitions de véhicules pour le ministère des Transports et d'autres organismes publics par supercatégorie se trouve à la rubrique « Profil du parc de véhicules » de la section « Qui sommes-nous ? » du site Web du CGER, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

LES VENTES

En 2013-2014, le CGER a vendu 840 véhicules et équipements connexes, pour une somme nette de 4 042 172 \$. Ces unités ont été vendues parce qu'elles avaient dépassé leur durée de vie optimale ou parce que leur kilométrage total excédait la valeur maximale à partir de laquelle des réparations majeures doivent être effectuées. De ce nombre, 662 unités ont été vendues dans des ventes aux enchères publiques et ont rapporté 3 040 820 \$. Le CGER s'est également départi de 178 véhicules et équipements connexes lors d'autres ventes ou au moyen d'appels d'offres publics, pour une somme de 1 001 352 \$.

Les sommes obtenues de la vente de véhicules et d'équipements connexes se sont chiffrées à 4 520 516 \$. De ces sommes, des frais de commission totalisant un montant de 478 344 \$ ont été acquittés.

Un tableau plus détaillé sur les revenus tirés de la vente de véhicules et d'équipements par supercatégorie se trouve à la rubrique « Profil du parc de véhicules » de la section « Qui sommes-nous ? » du site Web du CGER, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

LES RÉALISATIONS EN 2013-2014

Dans son *Plan d'action 2013-2014*, le CGER s'est fixé 12 objectifs liés à ses axes d'intervention et à 7 grandes orientations.

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS OBTENUS POUR LES INDICATEURS

THÈME	OBJECTIF	CIBLE	RÉSULTAT
Satisfaction de la clientèle	Maintenir la satisfaction de la clientèle	Aucune cible en 2013-2014	Indicateur mesuré tous les deux ans. Le prochain sondage sur la satisfaction de la clientèle sera réalisé en 2014-2015
Volume d'affaires	Augmenter les revenus du CGER, sauf ceux provenant du carburant	0 \$	2 482 498 \$
Mobilisation du personnel	Obtenir le taux de mobilisation du personnel	72 %	76 %
Expertise et compétence du personnel	Consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation de l'ensemble du personnel	2,5 %	3,8 %
Compétitivité des tarifs de location	Maintenir les taux de location des équipements les plus représentatifs inférieurs à ceux du marché	30 %	34 %
Performance financière	Maintenir le niveau d'autofinancement	100 %	103,16 %
Performance opérationnelle	Maintenir un taux de productivité des ateliers de mécanique semblable à la norme reconnue en Amérique du Nord	80 %	74,7 %
Contrôle des coûts d'exploitation	Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée ^a égal ou inférieur au taux de variation de l'indice des prix à la consommation (IPC)	≤ 0 %	2,03 % inférieur à l'IPC
Amélioration continue	Implanter la méthode Kaizen dans des ateliers de mécanique	5	5
Veille technologique	Analyser et intégrer, selon le cas, au moins deux innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique	2	2
Développement durable	Analyser les résultats obtenus et faire des recommandations sur l'utilisation d'un système de télémétrie véhiculaire dans des véhicules du parc du CGER	30	36
Veille environnementale	Analyser et intégrer, selon le cas, de nouvelles technologies ou de nouveaux équipements favorisant le développement environnemental	4	4

a Unité pondérée ajustée en fonction de la période d'utilisation appelée ci-après « unité active équivalent temps plein ».

LES RÉSULTATS DÉTAILLÉS POUR LES INDICATEURS 2012-2013

ORIENTATION 1 POURSUIVRE LA QUALITÉ DU SERVICE À LA CLIENTÈLE

SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Maintenir le taux de satisfaction de la clientèle	Aucune cible en 2013-2014	Pourcentage du taux de satisfaction de la clientèle	–	–

Cet indicateur est mesuré tous les deux ans.

ORIENTATION 2 DEVENIR LE GESTIONNAIRE DE PARC DE VÉHICULES DES ORGANISMES PUBLICS

VOLUME D'AFFAIRES

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Augmenter les revenus du CGER, sauf ceux provenant du carburant	0 \$	Augmentation des revenus totaux, excluant ceux provenant du carburant	2 482 498 \$	S. O.

Le tableau ci-dessous présente les revenus totaux du CGER, excluant ceux provenant du carburant, pour 2013-2014 et 2012-2013.

TYPE DE REVENUS	REVENUS (\$) 2013-2014	REVENUS (\$) 2012-2013
Locations	89 581 550	86 516 652
Réparations	6 500 503	6 500 099
Contributions du gouvernement du Québec	331 497	451 485
Autres revenus	339 281	802 097
TOTAL	96 752 831	94 270 333

L'augmentation des revenus en 2013-2014, excluant le carburant, est de 2 482 498 \$. Cette augmentation est calculée en soustrayant les revenus de 2012-2013 de ceux de 2013-2014.

ORIENTATION 3

PROMOUVOIR L'ACTION RESPONSABLE DE TOUS LES EMPLOYÉS POUR QU'ILS CONTRIBUENT À LA RÉUSSITE DU CGER

183

MOBILISATION DU PERSONNEL

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Obtenir le taux de mobilisation du personnel	72 %	Taux de mobilisation du personnel	76 %	+ 4 %

Pour la sixième fois, le CGER a mené un sondage auprès de ses employés afin de mesurer les conditions de mobilisation des membres du personnel à partir de leurs perceptions individuelles et collectives.

Le questionnaire a été transmis à 450 employés en février 2014. Un total de 394 personnes y ont répondu, ce qui a permis d'obtenir un taux de participation de 88 %. Parmi les répondants, nous trouvons 262 personnes de la catégorie d'emploi des ouvriers, 70 de celle des fonctionnaires, 38 de celle des professionnels, ingénieurs ou cadres à mandats spéciaux, 21 gestionnaires ainsi que 3 employés dont le corps d'emploi n'était pas spécifié.

Le CGER a utilisé le même questionnaire de sondage qu'en 2011-2012. Celui-ci comprenait 55 questions permettant de mesurer 7 conditions de mobilisation, soit l'appartenance, l'organisation du travail, la supervision, la collaboration, l'expertise, la santé et la sécurité au travail ainsi que l'information.

COMPARAISON DES TAUX DE MOBILISATION

ANNÉE	TAUX DE PARTICIPATION (%)	TAUX GLOBAL DE MOBILISATION (%)
2013-2014	88	76
2011-2012	82	71
2009-2010	86	71
2005-2006	54	74
2003-2004	62	73

TAUX DE MOBILISATION PAR CONDITION DE MOBILISATION

CONDITION DE MOBILISATION	MOYENNE (%) 2013-2014
1 – L'appartenance	77,2
2 – L'organisation du travail	73,3
3 – La supervision	77,9
4 – La collaboration	78,8
5 – L'expertise	76,2
6 – La santé et la sécurité au travail	77,4
7 – L'information	70,7
MOYENNE	75,9

TAUX DE MOBILISATION PAR CONDITION DE MOBILISATION ET PAR CATÉGORIE D'EMPLOI

CONDITION DE MOBILISATION	GESTIONNAIRES (%)	PROFESSIONNELS, INGÉNIEURS OU CADRES AFFECTÉS À D'AUTRES MANDATS (%)	FONCTIONNAIRES (%)	OUVRIERS (%)	MOYENNE (%)
1 – L'appartenance	87,7	84,6	83,0	73,4	77,2
2 – L'organisation du travail	79,6	81,9	80,1	69,6	73,3
3 – La supervision	80,2	84,9	82,9	75,3	77,9
4 – La collaboration	83,3	85,9	83,2	76,1	78,8
5 – L'expertise	82,7	84,2	80,7	73,1	76,2
6 – La santé et la sécurité au travail	81,1	86,8	85,9	73,4	77,4
7 – L'information	82,6	81,3	76,7	66,4	70,7
MOYENNE	82,5	84,2	81,8	72,5	75,9

EXPERTISE ET COMPÉTENCE DU PERSONNEL

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation de l'ensemble du personnel	2,5 %	Pourcentage de la masse salariale consacré à la formation	3,8 %	+ 1,3 %

Pour calculer le pourcentage de la masse salariale consacré à la formation, il faut additionner les coûts directs et indirects de formation du personnel et diviser cette somme par la masse salariale du CGER. Les coûts directs correspondent notamment aux frais d'inscription, aux contrats de service de formation et aux honoraires des formateurs. Le salaire des

employés et des personnes qui travaillent à la réalisation du plan de développement, les frais de déplacement et les autres frais relatifs à la formation constituent, quant à eux, les coûts indirects.

En 2013-2014, une somme de 911 322 \$ a été consacrée à la formation des employés sur une masse salariale totale de 23 995 082 \$, ce qui représente 3,8 % de celle-ci. Les coûts de formation se répartissent de la manière suivante :

TYPE DE FORMATION	COÛT (\$)	POURCENTAGE (%)
Informatique		
Bureautique, informatique, système de gestion de parc de véhicules (GUIDE TI)	17 091	1,88
Formation technique		
Mécanique	597 402	65,55
Santé et sécurité au travail	81 527	8,95
Sciences de l'administration		
Gestion	62 742	6,88
Administration, marketing, communication, divers	152 560	16,74
TOTAL	911 322	100,00

En raison de l'évolution rapide des technologies dans l'industrie de l'automobile et de l'équipement lourd, le CGER a continué d'augmenter les activités de formation dans ce domaine. Afin de maintenir la qualité de son service à la

clientèle, il a consacré 65,55 % de ses activités de formation au développement des habiletés techniques en mécanique, comme il l'avait prévu dans son plan d'action annuel.

ORIENTATION 4 ÊTRE UN GESTIONNAIRE DE PARC RECONNU POUR SON EFFICIENCE ET SA RENTABILITÉ

COMPÉTITIVITÉ DES TARIFS DE LOCATION

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Maintenir les taux de location des équipements les plus représentatifs inférieurs à ceux du marché	30 %	Pourcentage d'écart entre les taux de location des équipements du CGER et ceux du marché	34 %	+ 4 %

Pour vérifier la compétitivité de ses tarifs, le CGER a comparé ses taux de location à ceux du marché pour quatre catégories de véhicules légers (catégories les plus demandées). À cette fin, il a retenu les fournisseurs inscrits dans le répertoire

gouvernemental *Location de véhicules automobiles, liste des fournisseurs* qui offraient les plus bas tarifs dans les 59 subdivisions administratives du ministère des Transports.

TAUX DE LOCATION À LONG TERME DU CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT
PAR RAPPORT À CEUX DU MARCHÉ

TYPE DE VÉHICULE	TAUX MOYEN DU MARCHÉ (\$) 2013-2014	TAUX MOYEN DU MARCHÉ (\$) 2012-2013	TAUX DU CGER (\$) 2013-2014	TAUX DU CGER (\$) 2012-2013	ÉCART (\$) 2013-2014	ÉCART (\$) 2012-2013	ÉCART (%) 2013-2014	ÉCART (%) 2012-2013
Véhicule de tourisme	924	934	581	651	343	283	37	30
Camionnette 4 x 2, MTC 3100 kg min.	1 151	1 148	758	763	393	385	34	34
Camionnette à 4 portières, 4 x 2, MTC 3900 kg min.	1 328	1 332	897	919	431	413	32	31
Fourgonnette compacte	1 234	1 251	812	807	422	444	34	36
MOYENNE							34	33

Le tableau ci-dessus montre qu'en moyenne, les taux de location à long terme du CGER ont été inférieurs de 34 % à ceux du marché en 2013-2014. Il établit également une comparaison avec ceux de l'année précédente.

Bien que, dans l'ensemble, le contrat du CGER et le répertoire gouvernemental couvrent les mêmes éléments, certaines différences doivent être prises en considération dans l'interprétation des résultats.

ÉLÉMENT	RÉPERTOIRE GOUVERNEMENTAL	CGER
Âge des véhicules pour l'année 2013-2014	Véhicules de 2011 ou plus récents, en bon état et en mesure de fonctionner en tout temps	Véhicules en bon état et en mesure de fonctionner en tout temps; évalués selon une durée totale de location variant de 2 à 7 ans, selon le kilométrage parcouru annuellement
Période de location	Mensuelle	12 mois au minimum, renouvelable
Kilométrage	Kilométrage illimité	Kilométrage excédant 35 000 km ^a facturé selon un taux variant de 0,24 \$ à 0,37 \$ par kilomètre, selon la catégorie
Identification visuelle des véhicules	Non comprise	Comprise dans le tarif du CGER
Fourniture de liquide lave-glace	Non comprise	Gratuite pour les usagers des sites de ravitaillement en carburant du CGER
Marge de profit	Comprise dans le taux	Aucune marge de profit, car le CGER est sans but lucratif

a On considère que 80 % des véhicules légers du CGER parcourent 35 000 km ou moins par année.

Le principal objectif du CGER est de développer son marché de location clés en main de véhicules à long terme. Ce produit répond aux besoins de la majorité de ses clients. Certains clients ont cependant besoin de louer des véhicules à court terme pour leurs activités saisonnières. Afin de répondre à leur demande, le CGER offre quelques catégories de véhicules en location à court terme (six mois, au minimum).

On a également comparé les taux de location à court terme avec ceux du marché pour les mêmes fournisseurs et les mêmes catégories que pour la location à long terme. Précisons que les fournisseurs privés offrent les mêmes taux, que ce soit pour la location à court ou à long terme, tandis que le CGER établit son taux selon le terme choisi. Le tableau suivant montre que, malgré cette différence, les taux de location à court terme du CGER ont été inférieurs de 10 % en moyenne à ceux du marché en 2013-2014.

TAUX DE LOCATION À COURT TERME DU CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT PAR RAPPORT À CEUX DU MARCHÉ

TYPE DE VÉHICULE	TAUX MOYEN DU MARCHÉ (\$) 2013-2014	TAUX MOYEN DU MARCHÉ (\$) 2012-2013	TAUX DU CGER (\$) 2013-2014	TAUX DU CGER (\$) 2012-2013	ÉCART (\$) 2013-2014	ÉCART (\$) 2012-2013	ÉCART (%) 2013-2014	ÉCART (%) 2012-2013
Véhicule de tourisme	924	934	839	839	85	95	9	10
Camionnette 4 x 2, MTC 3100 kg min.	1 151	1 148	1 048	1 048	103	100	9	9
Camionnette à 4 portières, 4 x 2, MTC 3900 kg min.	1 328	1 332	1 227	1 227	101	105	8	8
Fourgonnette compacte	1 234	1 251	1 044	1 044	190	207	15	16
MOYENNE							10	11

En comparant les taux de location des véhicules lourds, on constate qu'il existe des différences entre l'offre du CGER et celle du secteur privé. Diverses hypothèses doivent donc être étudiées, comme la composition des équipements et la durée d'utilisation. Compte tenu du manque de données sur ces sujets, il est difficile de comparer les taux de location pour ce type de véhicules.

PERFORMANCE FINANCIÈRE

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Maintenir le niveau d'autofinancement	100 %	Pourcentage d'autofinancement	103,16 %	+3,16 %

En 2013-2014, les revenus autonomes du CGER, excluant la remise effectuée au MTQ, sont de 116 276 335 \$, tandis que les dépenses se chiffrent à 112 714 449 \$. Le taux d'autofinancement atteint donc 103,16 %.

ORIENTATION 5

ASSURER UNE GESTION EFFICACE DES ATELIERS DE MÉCANIQUE

188

PERFORMANCE OPÉRATIONNELLE

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Maintenir un taux de productivité des ateliers de mécanique semblable à la norme reconnue en Amérique du Nord	80 %	Pourcentage de productivité des ateliers de mécanique	74,7 %	-5,3 %

Le taux de productivité des ateliers de mécanique du CGER correspond aux heures productives travaillées par les employés de ces ateliers divisées par les heures productives potentielles effectuées par ces mêmes employés. En 2013-2014, le nombre d'heures productives travaillées a été de 339 399.

Les heures productives potentielles s'obtiennent en multipliant le nombre d'employés à temps complet (ETC) travaillant dans les ateliers de mécanique par 1 500 heures productives potentielles pour une année, ce qui correspond à 454 440 heures productives potentielles pour 2013-2014. Le résultat des heures productives travaillées divisées par les heures productives potentielles atteint 74,7 %.

CONTRÔLE DES COÛTS D'EXPLOITATION

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT
Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée ^a égal ou inférieur au taux de variation des prix à la consommation ^b	≤ 0 %	Pourcentage d'écart entre le taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée ^a et le taux de variation de l'indice des prix à la consommation	2,03 % inférieur

a Unité pondérée ajustée en fonction de la période d'utilisation appelée ci-après « unité active équivalent temps plein ».

b Le taux de variation de l'indice des prix à la consommation de Statistique Canada pour la période était de 1,50 %.

On obtient le pourcentage d'augmentation des coûts d'exploitation par unité active équivalent temps plein en soustrayant le coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein de l'année 2012-2013 (6 457 \$) de celui de l'année 2013-2014 (6 423 \$), puis en divisant ce nombre par le coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein de l'année 2013-2014 (6 423 \$).

Le taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité active équivalent temps plein du CGER en 2013-2014 était donc de -0,53 %. Selon Statistique Canada, le taux de variation de l'indice des prix à la consommation se situait à 1,50 % pour la même période, ce qui donne un résultat de -2,03 %.

AMÉLIORATION CONTINUE

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Implanter la méthode Kaizen dans des ateliers de mécanique	5	Nombre d'ateliers de mécanique où la méthode Kaizen a été implantée	5	0

Cet indicateur a pour objectifs de réduire les coûts d'exploitation et d'améliorer la performance des processus opérationnels du CGER, qui désire implanter une démarche d'amélioration continue basée sur la méthode Kaizen. La réorganisation du travail devrait améliorer l'efficacité et l'efficience du service d'entretien et de réparation des véhicules.

Les cinq ateliers où la méthode Kaizen a été appliquée pour l'année financière 2013-2014 sont ceux de New Carlisle, de Mont-Joli, de La Malbaie, de Saint-Pascal et de Turcot.

Pour chacun de ces ateliers, il y a eu :

- une présentation de la méthode et des activités Kaizen au personnel;
- la préparation d'un plan d'action et d'un plan d'aménagement.

Pour atteindre l'objectif relatif à cet indicateur au cours de l'année financière 2013-2014, le CGER a confié à ses gestionnaires régionaux la responsabilité d'assurer la tenue d'activités d'implantation basées sur une approche Kaizen pour leurs ateliers mécaniques respectifs, et ce, en collaboration avec leur service régional respectif. Pour ce faire, une formation leur a été donnée afin qu'ils intègrent les principes et les fondements associés à cette approche.

Soulignons qu'un mandat d'analyse basé sur les principes Kaizen est en cours de production pour l'atelier de Québec.

ORIENTATION 6 MAINTENIR UNE VEILLE TECHNOLOGIQUE

VEILLE TECHNOLOGIQUE

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Analyser et intégrer, selon le cas, au moins deux innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique	2	Analyse et intégration, selon le cas, de deux innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique	2	0

Le CGER a établi cet indicateur afin de mieux souligner les efforts qu'il fait dans ce domaine. Il désire demeurer à la fine pointe de la technologie en matière de véhicules automobiles et de machinerie lourde.

Système de traction hydraulique

En 2013-2014, le CGER a procédé à l'installation d'un système de traction hydraulique à l'essieu avant d'un camion de déneigement 6 x 4 (10-roues). Contrairement à la technologie habituellement disponible, soit un essieu avant avec différentiel et boîtier de transfert de puissance, ce système qui consiste en l'installation d'un moteur hydraulique aux roues avant du véhicule permet de maintenir une garde au sol à une hauteur normale et peut être installé après la commande initiale du véhicule au fabricant.

Système de lubrification du camion

Au cours de l'année 2013-2014, des systèmes de lubrification automatique ont été ajoutés sur quelques camions servant au déneigement et au transport général. Ces systèmes permettent d'éliminer le graissage de l'équipement qui doit être effectué périodiquement par le mécanicien. Ils garantissent un fonctionnement sans faille des composants lubrifiés, une meilleure durabilité et une réduction potentielle des coûts d'entretien.

ORIENTATION 7 ASSURER LA MISE EN PLACE DE MÉCANISMES S'INTÉGRANT À LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

DÉVELOPPEMENT DURABLE

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Analyser les résultats obtenus et faire des recommandations sur l'utilisation d'un système de télémétrie véhiculaire dans des véhicules du parc du CGER	30	Analyser les résultats obtenus et faire des recommandations sur l'utilisation d'un système de télémétrie véhiculaire dans des véhicules du parc du CGER	36	+6

Déjà en 2011-2012, le CGER a procédé à la mise en place d'un système de suivi de l'utilisation de ses propres véhicules par le recours à la technologie de la télémétrie véhiculaire. L'implantation de ce système s'est faite selon les recommandations d'une étude sur le sujet produite en 2010-2011 par une firme externe. Le but principalement recherché par cette implantation était que le CGER puisse se familiariser avec cette technologie pour être en mesure de mieux conseiller sa clientèle sur les possibilités offertes. En 2013-2014, cette technologie de suivi des opérations a été maintenue en service sur 36 véhicules.

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Analyser et intégrer, selon le cas, de nouvelles technologies ou de nouveaux équipements favorisant le développement environnemental	4	Analyse et intégration, selon le cas, de technologies ou de types d'équipements favorisant le développement environnemental	4	0

Le CGER tient à maintenir une veille environnementale par l'intégration de nouvelles technologies ayant des effets directs sur la diminution de la consommation de carburant ou des émissions de gaz à effet de serre (GES). Il veut suivre de près l'évolution des nouvelles technologies environnementales les plus performantes. Ainsi, durant l'année 2013-2014, le CGER a continué d'assurer la mise en place de mécanismes s'intégrant à la stratégie gouvernementale de développement durable visant l'amélioration du bilan environnemental de son parc de véhicules.

Stratégie d'électrification des transports

Le CGER collabore activement à la Stratégie d'électrification des transports adoptée en novembre 2013 par le gouvernement du Québec. Deux priorités de cette stratégie l'interpellent directement, la première étant le mandat de remplacer 2 000 véhicules automobiles désuets par 2 000 véhicules électriques ou hybrides rechargeables, de façon obligatoire et progressive, dans l'ensemble des ministères et organismes, y compris les réseaux de la santé et de l'éducation. En fonction de ce mandat, plus de 200 véhicules légers électriques ou hybrides rechargeables ont été commandés en 2013-2014.



■ Plus de 200 véhicules légers électriques ou hybrides rechargeables ont été commandés en 2013-2014.

La seconde priorité interpellant le CGER concerne le remplacement des voitures du parc ministériel par des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, sur une base progressive, d'ici les trois prochaines années. Le CGER a donc acquis deux véhicules hybrides rechargeables et les a intégrés au parc de véhicules ministériels.

Conversion électrique de camionnettes

En 2013-2014, le CGER s'est associé à un projet de conversion de deux camionnettes usagées fonctionnant à l'essence par une technologie entièrement électrique avec une entreprise naissante en la matière. Les travaux de conversion sont amorcés, mais ne sont pas encore terminés. La contribution du CGER consiste à fournir les deux véhicules servant de prototypes ainsi que la description des besoins fonctionnels des véhicules attendus. La firme GranTuned Automobile inc. travaille sur ce projet avec des partenaires tels que l'École de technologie supérieure (ÉTS) et le Consortium Inno-VÉ. Le premier véhicule converti devrait être en service à l'été 2014.

Utilisation du gaz naturel

L'utilisation du gaz naturel en transport est un sujet qui fait de plus en plus l'objet de discussions dans le milieu de la gestion de parc de véhicules pour les économies de fonctionnement anticipées et la réduction des émissions de gaz à effet de serre générées. Une étude de faisabilité a été produite afin d'évaluer les technologies disponibles et l'applicabilité de cette solution au profit du parc de véhicules du CGER.

Limiteur de ralenti moteur et chauffe-cabine

L'utilisation du limiteur de ralenti moteur est déjà connue et est en implantation dans le parc de véhicules du CGER. L'efficacité de ce dispositif est toutefois limitée par temps froid, à moins de 0 °C, où le système est mis hors fonction pour assurer le confort du conducteur. L'utilisation de ce système est combinée à un système de chauffage auxiliaire afin de réduire le temps de ralenti moteur par temps froid et de générer des économies de carburant et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. L'analyse des résultats de l'essai effectué permet d'établir l'efficacité de cette solution pour certains véhicules.

LES RÉSULTATS 2013-2014 DES ENGAGEMENTS SPÉCIFIQUES ÉNONCÉS DANS LA DÉCLARATION DE SERVICES À LA CLIENTÈLE

ENGAGEMENT 1

Offrir au client un service de qualité dans tous les ateliers de mécanique. Pour ce faire, répondre au client de façon courtoise et entretenir ou réparer son véhicule dans les délais convenus

QUALITÉ DU SERVICE

NOMBRE TOTAL DE RÉPARATIONS ET D'ENTRETIENS	PLAINTES ENREGISTRÉES CONCERNANT LE SERVICE EN ATELIER	RÉSULTAT (%)
82 195	2	99,99

Pour garantir le respect de cet engagement, le CGER doit veiller à ce que le service soit courtois et que l’entretien ou la réparation du véhicule du client soit fait dans les délais convenus. Parmi les plaintes déposées en 2013-2014, deux concernant la qualité des travaux effectués en atelier se rattachent à cet engagement.

Des renseignements supplémentaires sur les plaintes enregistrées au CGER en 2013-2014 se trouvent à la section « Les relations avec la clientèle » du présent document.

ENGAGEMENT 2

Fournir au client un véhicule conforme à ses besoins et au moment convenu avec lui

CONFORMITÉ DES VÉHICULES

	LOURDS	LÉGERS	TOTAL
Nombre total de véhicules livrés ^a	71	262	333
Nombre de véhicules livrés conformément aux spécifications et à la date convenue avec le client ^b	54	238	292
Pourcentage de conformité (%)	76	91	88

- ^a Exclut les véhicules non assignés à un client en particulier lors de la commande et exclut également les équipements.
- ^b Inclut les prêts de véhicules et les véhicules maintenus en état de fonctionnement en attendant ceux qui sont commandés.

Les 333 véhicules livrés en 2013-2014 étaient conformes aux spécifications, mais 41 n’ont pas été livrés à la date convenue. Il est important de noter que le CGER ne contrôle pas toutes les étapes relatives à l’achat et à la livraison des véhicules légers. Il n’est pas responsable de la gestion de l’acquisition de ces véhicules et doit également composer avec les délais de livraison des fabricants. Aucun des véhicules non conformes ne l’était en raison du non-respect des spécifications requises.

ENGAGEMENT 3

Fournir un service de dépannage, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 pour toute réparation ou tout remorquage concernant un véhicule ou un équipement connexe loué au CGER, et ce, par l'entremise de la ligne 1 888 314-CGER

NOMBRE DE DÉPANNAGES ET DE PLAINTES ENREGISTRÉES

NOMBRE TOTAL DE DÉPANNAGES	PLAINTES ENREGISTRÉES CONCERNANT CE SERVICE	RÉSULTAT (%)
2 607	0	100

Pour vérifier si cet engagement a été respecté, il faut s'assurer que le service a été efficace, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, et qu'aucune plainte n'a été enregistrée au sujet de l'absence de réponse et de prise en charge du service de dépannage. En 2013-2014, le CGER n'a reçu aucune plainte concernant ce service.

ENGAGEMENT 4

Rappeler le client dans un délai d'un jour ouvrable suivant la réception d'une plainte formulée verbalement. Envoyer un accusé de réception dans les 10 jours ouvrables, dans le cas d'une plainte écrite. Dans les deux cas, indiquer le nom d'une personne-ressource et le délai prévu pour le traitement de la plainte

NOMBRE DE PLAINTES POUR LESQUELLES L'ACCUSÉ DE RÉCEPTION A ÉTÉ ENVOYÉ DANS LES DÉLAIS PRÉVUS

TYPE DE PLAINTES	NOMBRE TOTAL DE PLAINTES	PLAINTES POUR LESQUELLES L'ACCUSÉ DE RÉCEPTION A ÉTÉ ENVOYÉ DANS LES DÉLAIS PRÉVUS	RÉSULTAT (%)
Plainte verbale	1	1	100
Plainte écrite	6	6	100

Dès la réception d'une plainte, celle-ci est acheminée à la personne qui en a la responsabilité. Cette dernière transmet un accusé de réception et s'assure que le dossier est traité avec diligence.

Des renseignements supplémentaires sur les plaintes enregistrées au CGER en 2013-2014 se trouvent à la section « Les relations avec la clientèle » du présent document.

LES AUTRES RÉSULTATS

La section qui suit présente quelques méthodes de calcul dont le CGER s'est servi pour établir certains ratios administratifs et coûts de revient.

RATIO DES DÉPENSES ADMINISTRATIVES

	2013-2014	2012-2013
Total des dépenses administratives (\$)	7 880 976	7 012 544
Total des dépenses du CGER (\$)	112 714 449	108 256 835
RÉSULTAT (%)	6,99	6,48

COUVERTURE DES COÛTS ADMINISTRATIFS

	2013-2014	2012-2013
Total des dépenses administratives (\$)	7 880 976	7 012 544
Total des revenus de location et des revenus générés par les travaux à taux horaire (\$)	96 082 053	93 016 751
RÉSULTAT (%)	8,20	7,54

COÛT DE REVIENT DES ATELIERS DE MÉCANIQUE

	2013-2014	2012-2013
Total des coûts imputables aux opérations (\$)	32 922 599	32 668 487
Nombre d'heures productives potentielles	454 440	450 030
RÉSULTAT (\$ par heure)	72,45	72,59

COÛT D'EXPLOITATION PAR UNITÉ PONDÉRÉE

	2013-2014	2012-2013
Coût des opérations d'entretien du parc du CGER (\$)	45 546 025	44 501 637
Nombre total d'unités pondérées ^a	7 091,06	6 891,56
RÉSULTAT (\$ par unité pondérée)	6 423	6 457

a Unité pondérée ajustée en fonction de la période d'utilisation appelée ci-après « unité active équivalent temps plein ».

DÉPENSES ADMINISTRATIVES AFFECTÉES AUX OPÉRATIONS

	2013-2014	2012-2013
Dépenses administratives affectées aux opérations (\$)	2 885 512	3 106 536
Nombre d'ETC dans les ateliers de mécanique, les bureaux de zone et le centre d'appels	369,96	364,02
RÉSULTAT (\$ par ETC)	7 800	8 534

DÉPENSES RELATIVES AUX PIÈCES ET AUX RÉPARATIONS EXTERNES

	2013-2014	2012-2013
Pièces (\$)	12 006 907	12 161 420
Réparations externes (\$)	5 561 173	4 746 903
Pièces et réparations externes capitalisées (\$)	2 972 538	2 983 056
TOTAL (\$)	20 540 618	19 891 379

DÉPENSES RELATIVES AUX PIÈCES ET AUX RÉPARATIONS EXTERNES
PAR UNITÉ ADMINISTRATIVE

UNITÉ ADMINISTRATIVE	TOTAL (\$) 2013-2014	TOTAL (\$) 2012-2013
Direction	0	0
Service du soutien à la gestion	0	0
Service de l'ingénierie et des acquisitions	359 929	511 888
Direction de l'exploitation et des services à la clientèle	110 135	103 759
Service régional de Québec et de l'Est	0	0
Zone de la Côte-Nord	804 812	784 331
Zone de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	931 929	917 255
Zone du Bas-Saint-Laurent	699 136	627 291
Zone de Québec	2 342 905	2 406 197
Zone du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau	804 361	739 754
Service régional du Centre-du-Québec	10	0
Zone de la Chaudière-Appalaches	1 423 448	1 834 757
Zone de la Mauricie-Centre-du-Québec-Lanaudière	1 200 057	1 015 579
Zone de l'Estrie	1 046 559	1 281 683
Zone de la Montérégie	1 883 584	1 904 337
Fabrication	1 268 617	1 225 306
Service régional de Montréal et de l'Ouest	0	0
Zone de Montréal	2 540 422	2 380 988
Zone des Laurentides-Outaouais	1 981 446	1 844 673
Zone de l'Est-de-l'Abitibi	1 719 846	1 048 765
Zone de l'Ouest-de-l'Abitibi-Témiscamingue	1 423 422	1 264 816
TOTAL	20 540 618	19 891 379

195

LES PERSPECTIVES POUR 2014-2015

Nous poursuivrons la mise en œuvre du mandat de gestion du parc de véhicules électriques du gouvernement du Québec par le soutien et l'accompagnement des ministères et organismes, y compris ceux des réseaux de la santé et de l'éducation. L'objectif de ce mandat est d'introduire 2 000 véhicules électriques sur une période de 3 ans.

Nous poursuivrons nos efforts visant à maintenir et même à améliorer la qualité de nos services. Pour ce faire, le plan de formation de nos employés sera priorisé.

Conformément à notre objectif d'offrir des services de qualité au plus bas coût possible, nous mettrons en œuvre, au cours de l'année 2014-2015, notre système de coût de revient doté d'un tableau de bord. Forts de ce nouveau système, nous poursuivrons nos efforts d'optimisation et de réduction de nos coûts de production.

En terminant, à la lumière des résultats obtenus à la suite du sondage sur la mobilisation du personnel qui a été réalisé en fin d'année, nous élaborerons et mettrons en place des mesures d'amélioration pour assurer à nos employés un milieu de travail où chacun se sent impliqué et mobilisé. En effet, c'est en conjuguant nos efforts que nous demeurerons plus forts.

196

LES ÉTATS FINANCIERS 2013-2014 DU FONDS DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT

RÉSULTATS ET EXCÉDENT – NON AUDITÉS DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2014

REVENUS	BUDGET	2014	2013
Locations	87 924 010 \$	89 581 550 \$	86 516 652 \$
Réparations	6 434 668	6 500 503	6 500 099
Carburant	16 895 312	19 523 504	17 721 069
Subventions et contributions du gouvernement (note 3)	156 143	331 497	451 485
Autres	745 367	339 281	802 097
SOUS-TOTAL – Revenus	112 155 500	116 276 335	111 991 402
Remises au ministère des Transports	–	(3 000 000)	(2 500 000)
TOTAL – Revenus	112 155 500	113 276 335	109 491 402
FRAIS D'EXPLOITATION	BUDGET	2014	2013
Pièces (note 4)	23 197 190	20 430 624	19 805 881
Carburant (note 4)	16 595 312	19 320 333	17 415 654
Salaires et avantages sociaux	19 877 296	20 586 443	19 803 300
Loyers et entretien d'immeubles	6 571 201	5 956 140	6 138 381
TOTAL – Frais d'exploitation	66 240 999	66 293 540	63 163 216
FRAIS D'ADMINISTRATION	BUDGET	2014	2013
Salaires et avantages sociaux	6 185 604	6 406 283	5 880 646
Loyers et entretien d'immeubles	544 897	493 895	497 137
Entretien informatique	784 447	654 142	372 674
Frais de bureau	402 822	335 909	290 006
Télécommunications	647 632	540 054	543 904
Déplacements	531 700	643 034	605 781
Contrats de service et honoraires professionnels	805 122	671 383	881 815
Publicité et marketing	95 800	68 117	114 780
Perfectionnement	395 800	477 236	588 411
Autres	111 277	92 793	185 577
TOTAL – Frais d'administration	10 505 101	10 382 846	9 960 731
AMORTISSEMENTS, MOINS-VALUES ET PERTE SUR CESSIION	BUDGET	2014	2013
Amortissement et moins-values du matériel roulant lourd	13 562 503	14 044 071	13 616 569
Amortissement et moins-values du matériel roulant léger	12 130 747	12 685 911	12 258 495
Amortissement des réservoirs et pompes	537 489	499 632	588 368
Amortissement des autres immobilisations corporelles	467 261	513 518	496 983
Amortissement du développement informatique	575 000	506 710	578 217
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	1 710 000	2 104 722	1 753 188
TOTAL – Amortissements, moins-values et perte sur cession	28 983 000	30 354 564	29 291 820
FRAIS FINANCIERS	BUDGET	2014	2013
Intérêts sur marge de crédit	536 949	611 659	467 741
Intérêts sur dette à long terme	5 665 560	4 863 202	5 162 208
Amortissement des frais d'émission de la dette	188 891	180 842	177 627
Intérêts et frais bancaires	35 000	27 796	33 493
TOTAL – Frais financiers	6 426 400	5 683 499	5 841 069
TOTAL – Dépenses	112 155 500	112 714 449	108 256 836
EXCÉDENT	BUDGET	2014	2013
–	–	561 886	1 234 566
EXCÉDENT CUMULÉ au début	6 604 802	7 839 368	6 604 802
EXCÉDENT CUMULÉ à la fin	6 604 802 \$	8 401 254 \$	7 839 368 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

SITUATION FINANCIÈRE – NON AUDITÉE

AU 31 MARS 2014

ACTIFS FINANCIERS	2014	2013
Encaisse	(197 501) \$	1 368 598 \$
Débiteurs (note 5)	16 013 065	11 596 906
Subventions à recevoir (note 6)	723 306	313 313
Travaux en cours	153 817	140 886
Frais d'émission reportés de la dette	756 011	707 703
TOTAL – Actifs financiers	17 448 698	14 127 406

PASSIFS	2014	2013
Créditeurs et charges à payer (note 8)	9 677 413	11 059 917
Intérêts courus à payer	1 408 287	1 653 619
Revenus perçus d'avance	3 039 321	3 439 272
Avances du Fonds de financement (note 9)	34 351 008	33 617 014
Dette (note 10)	161 662 675	150 409 184
Subventions et contributions reportées (note 11)	1 770 411	785 555
TOTAL – Passifs	211 909 115	200 964 561
DETTE NETTE	(194 460 417)	(186 837 155)

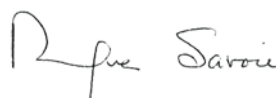
ACTIFS NON FINANCIERS	2014	2013
Immobilisations corporelles (note 13)	197 532 502	189 942 320
Stocks de fournitures (note 14)	4 090 376	3 905 737
Frais payés d'avance	1 238 793	828 466
TOTAL – Actifs non financiers	202 861 671	194 676 523
EXCÉDENT CUMULÉ	8 401 254 \$	7 839 368 \$

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES (note 15)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.



PAUL-YVAN DESCHÊNES
Administrateur du Fonds



DOMINIQUE SAVOIE
Sous-ministre des Transports

VARIATION DE LA DETTE NETTE – NON AUDITÉE DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2014

	BUDGET	2014	2013
EXCÉDENT	– \$	561 886 \$	1 234 566 \$
Acquisition d'immobilisations corporelles	(36 330 546)	(41 986 916)	(43 323 582)
Amortissement des immobilisations corporelles	27 273 000	28 249 842	27 538 632
Perte de disposition d'immobilisations corporelles		2 104 722	1 753 188
Produit de disposition d'immobilisations corporelles		4 042 170	2 943 298
SOUS-TOTAL	(9 057 546)	(7 590 182)	(11 088 464)
	BUDGET	2014	2013
Acquisition de stocks de fournitures		(39 935 596)	(37 368 730)
Acquisition de frais payés d'avance		(1 238 793)	(828 466)
Utilisation de stocks de fournitures		39 750 957	37 221 535
Utilisation de frais payés d'avance		828 466	1 003 435
SOUS-TOTAL		(594 966)	27 774
AUGMENTATION DE LA DETTE NETTE	(6 377 637)	(7 623 262)	(9 826 124)
DETTE NETTE au début	(182 157 163)	(186 837 155)	(177 011 031)
DETTE NETTE à la fin	(188 534 800) \$	(194 460 417) \$	(186 837 155) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

FLUX DE TRÉSORERIE – NON AUDITÉS DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2014

ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

	2014	2013
Excédent	561 886 \$	1 234 566 \$
Éléments sans incidence sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles	28 249 842	27 538 632
Stocks de fournitures	(184 639)	(147 195)
Frais payés d'avance	(410 327)	174 969
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	2 104 722	1 753 188
Virement des subventions et contributions reportées	(331 497)	(451 485)
Virement des frais d'émission de la dette	180 842	177 627
Virement des revenus perçus d'avance	(634 415)	(578 790)
TOTAL – Éléments sans incidence sur la trésorerie	28 974 528	28 466 946
Variation des actifs financiers et des passifs reliés à l'exploitation		
Débiteurs	(4 416 159)	(338 528)
Subventions et contributions à recevoir	(409 993)	(313 313)
Travaux en cours	(12 931)	(6 340)
Frais d'émission reportés liés aux dettes	(229 150)	(109 750)
Créditeurs et charges à payer	(1 382 504)	1 729 825
Intérêts courus à payer	(245 332)	(313 652)
Subventions et contributions reportées	1 316 353	874 291
TOTAL – Variation des actifs financiers et des passifs reliés à l'exploitation	(5 379 716)	1 522 533
FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES ACTIVITÉS D'EXPLOITATION	24 156 698	31 224 045

ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS

	2014	2013
Acquisition d'immobilisations corporelles	(41 986 916)	(43 323 582)
Produit de disposition d'immobilisations corporelles	4 042 170	2 943 298
FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS	(37 944 746)	(40 380 284)

ACTIVITÉS DE FINANCEMENT

	2014	2013
Revenus perçus d'avance	234 464	408 432
Avances du Fonds de financement	733 994	13 085 237
Dette effectuée	41 000 000	21 500 000
Dette remboursée	(29 746 509)	(25 396 223)
FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT	12 221 949	9 597 446
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE	(1 566 099)	441 207
TRÉSORERIE au début	1 368 598	927 391
TRÉSORERIE à la fin	(197 501) \$	1 368 598 \$
Intérêts payés au cours de l'exercice	5 108 533 \$	5 475 860 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

AU 31 MARS 2014

1. STATUTS CONSTITUTIFS ET NATURE DES ACTIVITÉS

Le Fonds de gestion de l'équipement roulant a été constitué le 1^{er} avril 1998 par la Loi sur le ministère des Transports (RLRQ, chapitre M-28). Il est affecté au financement des activités de gestion de l'équipement roulant.

Les surplus accumulés sont versés au Fonds consolidé du revenu aux dates et dans la mesure que détermine le gouvernement.

En vertu de l'article 985 de la Loi sur les impôts (RLRQ, chapitre I-3) et de l'article 149 (1)d) de la Loi de l'impôt sur le revenu (L.R.C. [1985], ch. 1 [5^e suppl.]), le Fonds de gestion de l'équipement roulant n'est pas assujéti aux impôts sur le revenu.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers sont établis selon le *Manuel de comptabilité* de l'Institut canadien des comptables agréés (ICCA) pour le secteur public. L'utilisation de toute autre source dans l'application de méthodes comptables est cohérente avec les principes comptables généralement reconnus et l'application des fondements conceptuels des états financiers pour le secteur public.

REVENUS

Les revenus de réparations sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilisation du profit à l'achèvement des travaux.

Les autres revenus sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les revenus, y compris les gains, sont comptabilisés dans l'exercice au cours duquel ont eu lieu les opérations ou les faits dont ils découlent.

Les subventions et les contributions sont comptabilisées dans les revenus de l'exercice au cours duquel surviennent les faits qui leur donnent lieu, dans la mesure où ils sont autorisés, où les critères d'admissibilité sont satisfaits et où une estimation raisonnable des montants en cause est possible.

Les revenus et les contributions relatifs au financement des immobilisations sont reportés et virés aux revenus au même rythme que les immobilisations auxquelles ils se rapportent.

FRAIS D'EXPLOITATION ET AUTRES CHARGES

Les frais d'exploitation et autres charges comprennent le coût des ressources qui sont consommées dans le cadre des activités de fonctionnement de l'exercice et qui peuvent être rattachées à ces activités.

ACTIFS FINANCIERS

Trésorerie

La trésorerie se compose de l'encaisse et, le cas échéant, du découvert bancaire.

Subventions à recevoir

Les subventions à recevoir sont constatées dans l'exercice au cours duquel surviennent les faits qui donnent lieu à ces subventions, dans la mesure où elles ont été autorisées, que l'entité a satisfait aux critères d'admissibilité, s'il en est, et qu'il est possible de faire une estimation raisonnable des montants en cause.

TRAVAUX EN COURS

Les travaux en cours représentent les réparations inachevées devant être facturées à la fin de ceux-ci. Ils sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation, déduction faite des montants facturés. Le coût peut être constitué du coût direct de la main-d'œuvre ainsi que d'autres coûts directs.

PASSIFS

Dette

Les emprunts liés à la dette sont comptabilisés au montant encaissé au moment de leur émission.

Les frais d'émission liés aux emprunts sont reportés et amortis sur la durée de chaque emprunt selon la méthode linéaire. Le solde non amorti est inclus aux frais d'émission reportés liés aux dettes.

Subventions et contributions reportées

Les rentrées grevées d'affectations d'origine externe sont constatées à titre de revenus dans l'exercice au cours duquel les ressources sont utilisées aux fins prescrites. Celles reçues avant l'exercice au cours duquel elles sont utilisées sont présentées à titre de subventions ou contributions reportées jusqu'à ce que les ressources soient utilisées aux fins prescrites.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

AU 31 MARS 2014

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Les contributions du gouvernement du Québec et du gouvernement du Canada relatives au financement des immobilisations sont reportées et virées aux revenus au même rythme que les immobilisations auxquelles elles se rapportent.

Avantages sociaux futurs

Régimes de retraite

La comptabilité des régimes à cotisations déterminées est appliquée aux régimes gouvernementaux interentreprises à prestations déterminées étant donné que le Fonds ne dispose pas de suffisamment d'information pour appliquer la comptabilité des régimes à prestations déterminées.

ACTIFS NON FINANCIERS

Immobilisations corporelles

Les immobilisations sont comptabilisées au coût et amorties selon une méthode logique et systémique, en fonction de leur durée de vie utile. Leur coût inclut les frais financiers capitalisés pendant la période de développement.

Les immobilisations en cours de construction et en mise en valeur ne font pas l'objet d'amortissement avant leur mise en service.

Les immobilisations acquises par donation ou pour une valeur symbolique sont comptabilisées à leur juste valeur au moment de leur acquisition avec contrepartie aux contributions reportées.

Les immobilisations sont amorties sur leur durée de vie utile selon la méthode de l'amortissement linéaire, aux taux suivants et en tenant compte d'une valeur résiduelle exprimée en pourcentage du coût :

	DURÉE DE VIE	VALEUR RÉSIDUELLE
Matériel et équipement	3, 5, 6, 10 et 15 ans	0 %, 12 %, 15 %
Améliorations locatives	5 ans	–
Développement informatique	5 ans	–

RÉDUCTION DE VALEUR SUR IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Lorsqu'une immobilisation corporelle ne contribue plus à la capacité de l'entité de fournir des biens et services, ou que la valeur des avantages économiques futurs qui se rattachent à l'immobilisation corporelle est inférieure à sa valeur comptable nette, le coût de l'immobilisation corporelle est réduit pour refléter sa baisse de valeur. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est permise.

Les moins-values nettes sur immobilisations corporelles doivent être passées en charges dans l'état des résultats et excédent.

STOCKS DE FOURNITURES

Les stocks se composent de pièces et de carburant qui seront consommés dans le cours normal des opérations au cours du ou des prochains exercices financiers. Ces stocks sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation nette. Le coût est calculé selon la méthode du coût moyen.

FRAIS PAYÉS D'AVANCE

Les frais payés d'avance représentent des débours effectués avant la fin de l'exercice pour des services dont le Fonds bénéficiera au cours du ou des prochains exercices. Ces frais sont imputés aux charges au moment où le Fonds bénéficiera des services acquis.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES AU 31 MARS 2014

3. SUBVENTIONS ET CONTRIBUTIONS DU GOUVERNEMENT

Les subventions et contributions gouvernementales comprennent 331 497 \$ (401 149 \$ en 2013) provenant du gouvernement provincial et 0 \$ (50 336 \$ en 2013) alloués par le gouvernement fédéral. Ces sommes correspondent à l'amortissement des subventions et des contributions reportées relatives au financement des immobilisations.

	2014	2013
Virement des contributions reportées, transfert d'actifs	– \$	38 158 \$
Virement des contributions reportées, contrat d'approvisionnement	–	274 255
Virement des subventions reportées, programme Véhicules électriques	331 497	88 736
Virement des contributions reportées, programme écoAUTO	–	50 336
TOTAL	331 497 \$	451 485 \$

4. FRAIS D'EXPLOITATION

PIÈCES

	2014	2013
Stocks au début	2 828 638 \$	2 717 363 \$
Achat de pièces, réparations externes, immatriculations et autres	20 530 201	19 917 156
Stocks à la fin	(2 928 215)	(2 828 638)
TOTAL	20 430 624 \$	19 805 881 \$

CARBURANT

	2014	2013
Stocks au début	1 077 099 \$	1 041 179 \$
Achat de carburant, entretien et permis pétrolier	19 405 395	17 451 574
Stocks à la fin	(1 162 161)	(1 077 099)
TOTAL	19 320 333 \$	17 415 654 \$

5. DÉBITEURS

	2014	2013
Ministère des Transports	6 741 105 \$	3 357 891 \$
Autres ministères et organismes	3 697 750	3 584 770
Municipalités et autres	5 574 210	4 654 245
TOTAL	16 013 065 \$	11 596 906 \$

6. SUBVENTIONS À RECEVOIR

	2014	2013
Ministère des Ressources naturelles – véhicules électriques	723 306 \$	313 313 \$

7. EMPRUNT TEMPORAIRE

Le Fonds dispose d'une autorisation d'emprunt temporaire du ministère des Finances d'un montant maximal de 10 000 000 \$, au taux préférentiel de la Banque du Canada. Les intérêts sont payables le 30 juin et le 31 décembre de chaque année et l'emprunt est renouvelable le 31 mars 2016. Le taux d'intérêt au 31 mars 2014 est de 3,00 % (3,00 % en 2013).

8. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2014	2013
Fournisseurs	7 752 791 \$	8 983 459 \$
Taxes de vente	520 202	819 510
Salaires et avantages sociaux	1 404 420	1 256 948
TOTAL	9 677 413 \$	11 059 917 \$

9. AVANCES DU FONDS DE FINANCEMENT

Le Fonds est autorisé par décret du gouvernement du Québec à contracter une marge de crédit de 50 000 000 \$, et ce, jusqu'au 31 mars 2014, auprès du ministre des Finances, à titre de gestionnaire du Fonds de financement. Le taux d'intérêt quotidien correspond à la moyenne des taux des acceptations bancaires pour un mois, plus une marge de 0,3 %. Le taux au 31 mars 2014 est de 1,527 % (1,52 % en 2013).

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

AU 31 MARS 2014

10. DETTE

FONDS DE FINANCEMENT DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

BILLETS PORTANT INTÉRÊTS À TAUX FIXE, REMBOURSABLES PAR VERSEMENT ANNUEL

	2014	2013
5,788 %, 725 583 \$, échéant le 16 juillet 2018	3 627 913 \$	4 353 496 \$
5,267 %, 1 000 000 \$, échéant le 5 mai 2014	1 000 000	2 000 000
4,524 %, 300 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2015	1 800 000	2 100 000
4,813 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2015	2 000 000	3 000 000
4,855 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2016	3 000 000	4 000 000
5,065 %, 900 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2017	8 100 000	9 000 000
4,598 %, 531 878 \$, échu le 1 ^{er} octobre 2013	–	531 878
4,024 %, 850 000 \$, échu le 1 ^{er} octobre 2013	–	850 000
4,024 %, 1 000 000 \$, échu le 1 ^{er} octobre 2013	–	6 000 000
4,418 %, 400 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2017	4 000 000	4 400 000
4,542 %, 700 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2018	3 500 000	4 200 000
3,032 %, 833 333 \$, échéant le 1 ^{er} octobre 2014	833 333	1 666 667
4,180 %, 540 000 \$, échéant le 1 ^{er} juin 2017	5 940 000	6 480 000
4,060 %, 450 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2016	2 700 000	3 150 000
3,457 %, 416 667 \$, échéant le 1 ^{er} octobre 2014	416 667	833 333
3,753 %, 985 714 \$, échéant le 1 ^{er} octobre 2015	1 971 429	2 957 143
4,340 %, 750 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2019	4 500 000	5 250 000
3,203 %, 1 166 667 \$, échéant le 1 ^{er} octobre 2015	2 333 333	3 500 000
4,775 %, 233 333 \$, échéant le 17 mai 2024	2 566 667	2 800 000
2,418 %, 1 000 000 \$, échéant le 11 janvier 2016	2 000 000	3 000 000
3,724 %, 1 400 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2021	11 200 000	12 600 000
4,056 %, 600 000 \$, échéant le 16 juillet 2025	7 200 000	7 800 000
2,892 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 ^{er} octobre 2015	2 000 000	3 000 000
2,089 %, 450 000 \$, échéant le 1 ^{er} juin 2017	1 800 000	2 250 000
3,122 %, 380 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2021	3 040 000	3 420 000
2,390 %, 433 333 \$, échéant le 1 ^{er} juin 2018	5 633 333	6 066 667
1,328 %, 2 000 000 \$, échéant le 3 juin 2014, à refinancer	22 000 000	24 000 000
2,140 %, 300 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2016	900 000	1 200 000
3,067 %, 400 000 \$, échéant le 1 ^{er} septembre 2023	5 600 000	6 000 000
1,941 %, 2 000 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2017	8 000 000	10 000 000
1,752 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2016	3 000 000	4 000 000
2,757 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2018	5 000 000	–
2,857 %, 750 000 \$, échéant le 1 ^{er} septembre 2023	11 250 000	–
2,857 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 ^{er} septembre 2023	9 000 000	–
2,611 %, 875 000 \$, échéant le 1 ^{er} octobre 2019	5 250 000	–
2,577 %, 1 500 000 \$, échéant le 1 ^{er} septembre 2020	10 500 000	–
TOTAL	161 662 675 \$	150 409 184 \$

Échéanciers de la dette au 31 mars 2014 :

2015	40 489 630 \$
2016	24 439 630
2017	19 137 249
2018	25 717 249
2019	14 213 916
2020-2026	31 665 000

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

AU 31 MARS 2014

11. SUBVENTIONS ET CONTRIBUTIONS REPORTÉES

	2014	2013
Solde au début	785 555 \$	362 749 \$
Subventions et contributions	1 316 353	874 291
Virement	(331 497)	(451 485)
Solde à la fin	1 770 411 \$	785 555 \$

12. AVANTAGES SOCIAUX

RÉGIMES DE RETRAITE

Les employés participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP) ou au Régime de retraite du personnel d'encadrement (RRPE). Ces régimes sont interemployeurs à prestations déterminées et comportent des garanties à la retraite et au décès.

Les cotisations imputées aux opérations courantes s'élèvent à 1 331 530 \$ (1 182 763 \$ en 2013). Les obligations envers ces régimes se limitent aux cotisations à titre d'employeur.

VACANCES ET CONGÉS DE MALADIE

Les vacances et les congés de maladie des employés du Fonds remboursés par le gouvernement du Québec et constatés aux résultats de l'exercice s'établissent à 88 304 \$ (71 442 \$ en 2013).

13. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

COÛT	MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENT	DÉVELOPPEMENT INFORMATIQUE	AMÉLIORATIONS LOCATIVES	2014
Solde au début	356 804 407 \$	15 656 115 \$	208 168 \$	372 668 690 \$
Acquisitions	41 897 943	88 973	0	41 986 916
Dispositions	(27 737 376)	0	0	(27 737 376)
Solde à la fin	370 964 974	15 745 088	208 168	386 918 230

AMORTISSEMENT CUMULÉ	MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENT	DÉVELOPPEMENT INFORMATIQUE	AMÉLIORATIONS LOCATIVES	2014
Solde au début	167 695 690	14 822 512	208 168	182 726 370
Amortissement	27 743 132	506 710	0	28 249 842
Dispositions	(21 590 484)	0	0	(21 590 484)
Solde à la fin	173 848 338	15 329 222	208 168	189 385 728
VALEUR COMPTABLE NETTE	197 116 636 \$	415 866 \$	0 \$	197 532 502 \$^a

a Des immobilisations en cours de construction, en développement ou en mise en valeur, pour un montant total de 843 373 \$ en matériel et équipement et de 88 973 \$ en développement informatique. Aucune dépense d'amortissement n'est associée à ces immobilisations.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES AU 31 MARS 2014

13. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (suite)

COÛT	MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENT	DÉVELOPPEMENT INFORMATIQUE	AMÉLIORATIONS LOCATIVES	2013
Solde au début	335 071 594 \$	15 412 516 \$	208 168 \$	350 692 278 \$
Acquisitions	43 079 983	243 599	–	43 323 582
Dispositions	(21 347 170)	–	–	(21 347 170)
Solde à la fin	356 804 407	15 656 115	208 168	372 668 690

AMORTISSEMENT CUMULÉ	MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENT	DÉVELOPPEMENT INFORMATIQUE	AMÉLIORATIONS LOCATIVES	2013
Solde au début	157 385 959	14 244 295	208 168	171 838 422
Amortissement	26 960 415	578 217	–	27 538 632
Dispositions	(16 650 684)	–	–	(16 650 684)
Solde à la fin	167 695 690	14 822 512	208 168	182 726 370
VALEUR COMPTABLE NETTE	189 108 717 \$	833 603 \$	– \$	189 942 320 \$^a

a Des immobilisations en cours de construction, en développement ou en mise en valeur, pour un montant total de 824 853 \$ en matériel et équipement et de 243 599 \$ en développement informatique. Aucune dépense d'amortissement n'est associée à ces immobilisations.

14. STOCKS DE FOURNITURES

	2014	2013
Pièces	2 928 215 \$	2 828 638 \$
Carburant	1 162 161	1 077 099
	4 090 376 \$	3 905 737 \$

15. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Dans le cadre de ses opérations, le Fonds s'est engagé à verser, au cours du prochain exercice, les sommes suivantes :

	2014	2013
Acquisitions d'immobilisations	19 421 272 \$	10 818 677 \$
Approvisionnement en biens et services	1 650 043	985 280
	21 071 315 \$	11 803 957 \$

16. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Certains services de soutien administratif et technique fournis par le ministère des Transports, dont la juste valeur ne peut être déterminée au prix d'un effort raisonnable, ne sont pas comptabilisés dans l'état des résultats et excédent.

En plus des opérations entre apparentés déjà divulguées dans les états financiers et qui sont comptabilisées à la valeur d'échange, le Fonds est apparenté à tous les ministères et les fonds spéciaux ainsi qu'à tous les organismes et entreprises contrôlés directement ou indirectement par le gouvernement du Québec, ou soumis soit à un contrôle conjoint, soit à une influence notable commune de la part du gouvernement du Québec. Le Fonds n'a effectué aucune opération commerciale avec ces apparentés autrement que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. Ces opérations ne sont pas divulguées distinctement aux états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

AU 31 MARS 2014

17. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

AVANCES DU FONDS DE FINANCEMENT

La juste valeur des avances du Fonds de financement est pratiquement identique à la valeur comptable, compte tenu de l'actualisation des flux de trésorerie au cours du marché pour des titres à taux semblables.

DETTE

Au 31 mars 2014, la juste valeur de la dette de 161 662 675 \$ (150 409 184 \$ au 31 mars 2013) s'établissait à 170 204 561 \$ (160 559 749 \$ au 31 mars 2013), compte tenu de l'actualisation des flux de trésorerie au cours du marché pour des titres de nature semblable quant à l'échéance et au taux d'intérêt.



