

RAPPORT ANNUEL 2020-2021

MINISTÈRE

DES TRANSPORTS



**RAPPORT
ANNUEL
2020-2021**

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Cette publication a été réalisée par la Direction de l'analyse stratégique et du développement des compétences et éditée par la Direction générale des communications du ministère des Transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web du ministère des Transports au www.transports.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante :
Direction générale des communications
Ministère des Transports
500, boulevard René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

Soucieux de protéger l'environnement, le ministère des Transports favorise l'utilisation de papier fabriqué à partir de fibres recyclées pour la production de ses imprimés et encourage le téléchargement de cette publication.

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.



© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, 2021

ISBN 978-2-550-89925-9 (imprimé)

ISBN 978-2-550-89881-8 (PDF)

Dépôt légal – 2021

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DES MINISTRES	V
MESSAGE DU SOUS-MINISTRE	VII
DÉCLARATION ATTESTANT LA FIABILITÉ DES DONNÉES	IX
RAPPORT DE L'AUDIT INTERNE	XI
1. L'ORGANISATION	1
1.1 Organisation en bref	1
1.2 Faits saillants	6
2. LES RÉSULTATS	13
2.1 Plan stratégique	13
2.2 Déclaration de services aux citoyens	35
3. LES RESSOURCES UTILISÉES	40
3.1 Utilisation des ressources humaines	40
3.2 Utilisation des ressources financières	45
3.3 Utilisation des ressources informationnelles	57
4. ANNEXES – AUTRES EXIGENCES	59
4.1 Gestion et contrôle de l'effectif	59
4.2 Développement durable	60
4.3 Occupation et vitalité des territoires	71
4.4 Divulgence d'actes répréhensibles à l'égard des organismes publics	82
4.5 Accès à l'égalité en emploi	82
4.6 Allègement réglementaire et administratif	87
4.7 Accès aux documents et protection des renseignements personnels	88
4.8 Emploi et qualité de la langue française dans l'Administration	90
4.9 Égalité entre les femmes et les hommes	92
4.10 Politique de financement des services publics	93

MESSAGE DES MINISTRES



Monsieur François Paradis

Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement, Québec

Monsieur le Président,

Conformément aux dispositions de la Loi sur l'administration publique, nous avons le plaisir de déposer, à l'Assemblée nationale, le *Rapport annuel de gestion 2020-2021* du ministère des Transports. Ce rapport rend compte des résultats du Ministère pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2021, le tout dans le respect des exigences législatives et gouvernementales.

En contexte de pandémie de COVID-19, le ministère des Transports a déployé des efforts remarquables pour garantir la continuité des services essentiels à la population et assurer l'accomplissement de sa mission. Il a aussi soutenu, au moyen d'aides d'urgence, les secteurs du transport collectif, du transport adapté, du transport interurbain par autobus et de la voirie locale.

De nombreux projets ont été mis en œuvre cette année. Pensons notamment à la réalisation des chantiers routiers malgré un début de saison retardé en raison des mesures sanitaires, à la mise en service des dernières infrastructures principales du projet de l'échangeur Turcot, à l'ouverture de la voie de contournement à Alma, à la tenue du Forum 2021 de la Politique de mobilité durable – 2030 et à l'adoption de la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure et de la réforme de la Loi sur les véhicules hors route.

Les derniers mois ont également été marqués par le démarrage de grands projets d'infrastructures routières, dont la réfection majeure des tunnels Ville-Marie et Viger ainsi que du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, la poursuite du prolongement de l'autoroute 35 jusqu'à la frontière américaine, l'amélioration de la route 389 sur la Côte-Nord et la mise en service, en Gaspésie, de deux importants ponts ferroviaires. Celle-ci a d'ailleurs permis l'accélération de la réalisation du projet de réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie.

Le ministère des Transports jouera assurément un rôle de premier plan dans la relance économique du Québec, entre autres grâce aux nombreux chantiers routiers, aériens, ferroviaires et maritimes et aux aides financières accordées au secteur des transports pour stimuler la reprise des activités. De plus, soulignons la contribution du Ministère au Plan pour une économie verte 2030, la politique-cadre d'électrification et de lutte contre les changements climatiques du gouvernement du Québec. Le volet Électrification des transports, dont le Ministère est responsable, accapare plus de la moitié du budget des cinq prochaines années de ce plan.



Nous aimerions, pour conclure, saluer le travail de tout le personnel du Ministère, qui ne relâche pas ses efforts pour faire progresser les mandats de l'organisation dans un contexte changeant où l'agilité est essentielle. Son expertise indéniable est une grande source de fierté.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le ministre des Transports,

Original signé
François Bonnardel
Québec, septembre 2021

La ministre déléguée aux Transports,

Original signé
Chantal Rouleau
Québec, septembre 2021



MESSAGE DU SOUS-MINISTRE



Monsieur François Bonnardel

Ministre des Transports
Hôtel du Parlement, Québec

Madame Chantal Rouleau

Ministre déléguée aux Transports
Hôtel du Parlement, Québec

Monsieur le Ministre,
Madame la Ministre déléguée,

C'est avec fierté que je vous transmets le *Rapport annuel de gestion 2020-2021* du ministère des Transports. Le présent rapport fait état des résultats du Ministère pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2021.

Le rapport souligne notamment les réalisations du Ministère en cette année bien particulière. Ce qui a été accompli dans les derniers mois par les membres du personnel, lesquels ont dû se réinventer, pavera certainement la voie à une réalité du travail bien différente au ministère des Transports. Le personnel a, en effet, usé de créativité et de débrouillardise pour permettre l'avancement des mandats. Malgré tous les défis, il a démontré son engagement envers l'organisation. Notamment, les grands projets et les chantiers du Ministère ont continué de progresser dans le respect des mesures sanitaires en place. Certains ont même dépassé les objectifs qui avaient été fixés avant la pandémie. Qui plus est, les services essentiels du Ministère ont été offerts à la population sans aucune interruption. Enfin, pour refléter la réalité des répercussions de la COVID-19 sur notre organisation et favoriser la relance économique, le Plan stratégique 2019-2023 a été révisé.

Par ailleurs, l'audit du Bureau de normalisation du Québec a permis au Ministère de conserver sa certification Entreprise en santé pour ses 11 lieux de travail déjà certifiés, ce qui constitue un autre pas vers le renforcement de la culture de santé et de mieux-être au Ministère.

Pour terminer, je tiens à réitérer l'importance de la contribution des membres du personnel qui, chacune et chacun à leur façon, modèlent notre organisation, contribuent à sa performance et en font un milieu engagé et dynamique, et ce, malgré le travail à distance et les mesures sanitaires mises en application cette année. Je suis également très fier des équipes qui démontrent tous les jours leur expertise et leurs compétences.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, Madame la Ministre déléguée, l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Le sous-ministre des Transports,

Original signé

Patrick Dubé

Québec, septembre 2021



DÉCLARATION ATTESTANT LA FIABILITÉ DES DONNÉES

Les résultats et les renseignements contenus dans le présent rapport annuel de gestion relèvent de la responsabilité du 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 2020-2021*.

À notre connaissance, les résultats et les renseignements de ce présent rapport :

- 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 celle-ci;
- couvrent l'ensemble des interventions importantes du Ministère;
- apportent des précisions sur les exigences législatives et gouvernementales;
- sont fiables et exacts.

Les membres de la direction approuvent le présent rapport annuel de gestion.

À notre avis, l'information contenue dans ce document correspond à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2021.

Les membres de la direction,

Original signé

Patrick Dubé

Sous-ministre

Original signé

Frédéric Bouthillette

Sous-ministre adjoint aux projets stratégiques de transport collectif et ferroviaire

Original signé

Nikolas Ducharme

Sous-ministre adjoint aux services à la gestion

Original signé

Marie-Josée Fournier

Sous-ministre adjointe à l'expertise contractuelle et immobilière

Original signé

Anne-Marie Leclerc

Sous-ministre adjointe à l'ingénierie et aux infrastructures

Original signé

Valérie Maltais

Sous-ministre adjointe aux grands projets routiers et à la région métropolitaine de Montréal

Original signé

Isabelle Mignault

Sous-ministre adjointe à la performance organisationnelle

Original signé

Elaine Raza

Sous-ministre adjointe aux services gouvernementaux aérien, aéroportuaire et de l'équipement roulant

Original signé

Jean Séguin

Sous-ministre adjoint à la sécurité civile, à la surveillance du réseau et aux partenariats

Original signé

Jérôme Unterberg

Sous-ministre adjoint à l'électrification des transports, à la sécurité et à la mobilité

Original signé

Jean Villeneuve

Sous-ministre associé aux territoires



RAPPORT DE L'AUDIT INTERNE

Monsieur le Sous-Ministre,

Nous avons procédé à l'examen des informations présentées dans toutes les parties du *Rapport annuel de gestion 2020-2021* du ministère des Transports pour l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 2021, à l'exception des résultats du Plan d'action pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires.

La responsabilité de l'exactitude, de l'exhaustivité, de la fiabilité et de la divulgation des informations contenues dans le *Rapport annuel de gestion 2020-2021* incombe à la direction du Ministère. Notre responsabilité consiste à évaluer le caractère plausible des résultats, des renseignements et des explications fournis ainsi que leur cohérence en nous fondant sur le travail accompli au cours de notre examen.

Cet examen est conforme aux Normes internationales pour la pratique professionnelle de l'audit interne de l'Institut des auditeurs internes. Ainsi, les travaux ont consisté essentiellement à obtenir des renseignements et des pièces justificatives, à mettre en œuvre des procédés analytiques, à réviser des calculs et à susciter des discussions portant sur les informations examinées. Ces travaux ne visaient pas à vérifier les systèmes de compilation, ni à évaluer le contrôle interne, ni à effectuer des sondages. Par conséquent, notre conclusion ne constitue pas une opinion d'audit sur l'information contenue dans le *Rapport annuel de gestion 2020-2021*.

Le Plan stratégique 2019-2023 comprend plusieurs indicateurs pour lesquels les résultats présentés dans la partie 2.1 du *Rapport annuel de gestion 2020-2021* proviennent de données externes dont le Ministère n'est pas le propriétaire. Ainsi, nous nous sommes assurés que ces résultats étaient appuyés sur une source externe.

Au terme de notre examen, nous concluons que les informations contenues dans les parties examinées nous paraissent, à tous égards importants, plausibles et cohérentes.

La directrice des enquêtes et de l'audit interne,

Original signé

Hind Belqorchi

Québec, septembre 2021



1. L'ORGANISATION

1.1 Organisation en bref

Mission

Le Ministère 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.

Clientèle

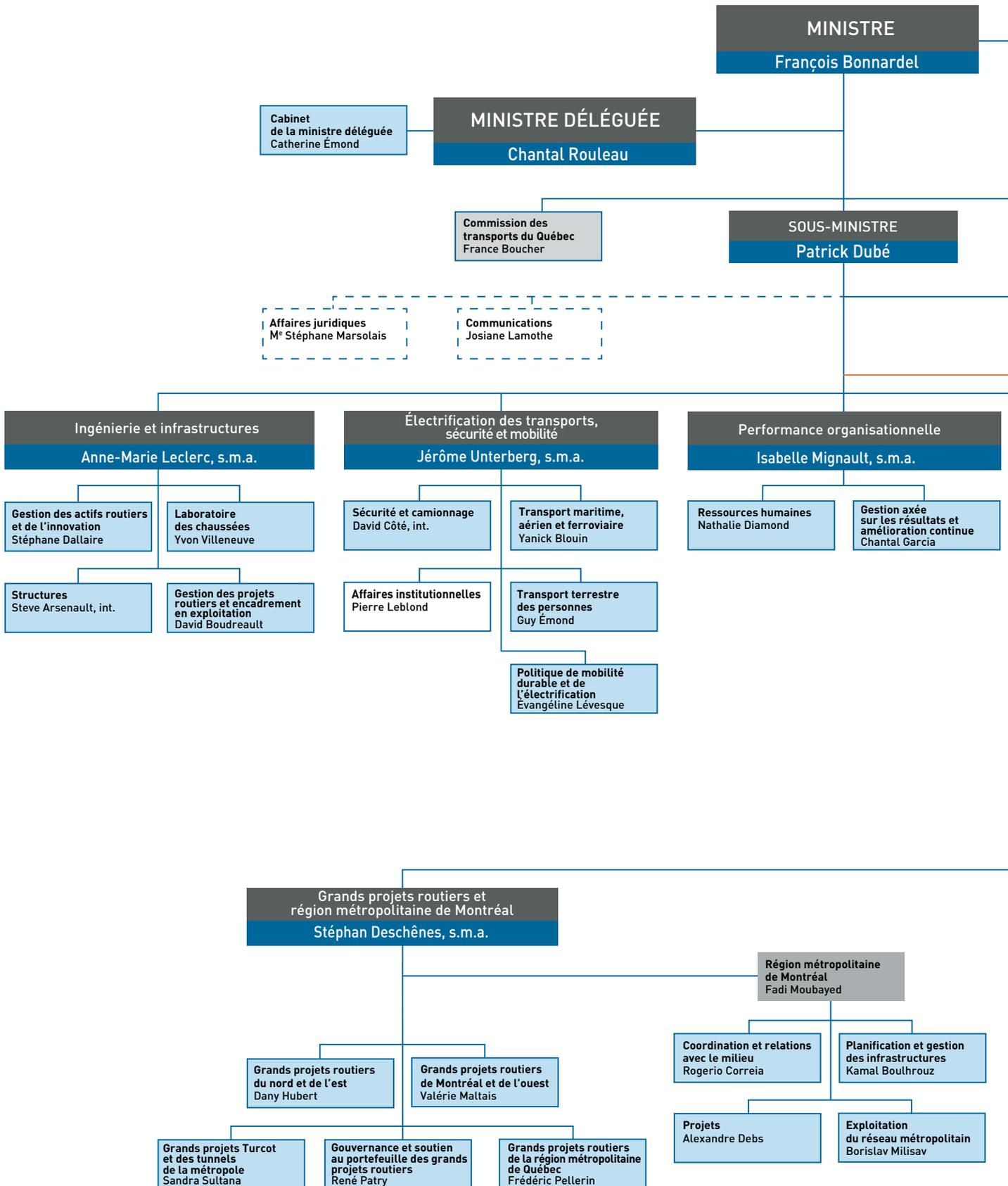
Toute personne ou toute entreprise susceptible d'utiliser les infrastructures et les équipements de transport de même que les services offerts par le Ministère fait partie de sa clientèle.

Organisation administrative

Les produits et services externes sont composés des orientations et des régulations, de la gestion des infrastructures de transport et, enfin, de l'aide aux partenaires. Quant au volet interne, il comprend le soutien au fonctionnement de l'organisation et le soutien technique.

Par ailleurs, des modifications ont été apportées à la structure organisationnelle en 2020-2021 afin, notamment, d'équilibrer les charges de travail entre les secteurs et de mieux répartir les ressources au regard des priorités gouvernementales dans le contexte de la pandémie et de la relance économique. Ainsi, certaines directions et directions générales ont été transférées d'un sous-ministériat à un autre.

Enfin, un organisme et deux sociétés relèvent directement du ministre des Transports : la Commission des transports du Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec et la Société des traversiers du Québec. Ces organisations présentent leur propre rapport annuel de gestion.



Organigramme abrégé au 31 mars 2021

Cabinet du ministre
Véronik Aubry

Sous la responsabilité
du ministre en matière
d'application de la loi constitutive
de l'organisme

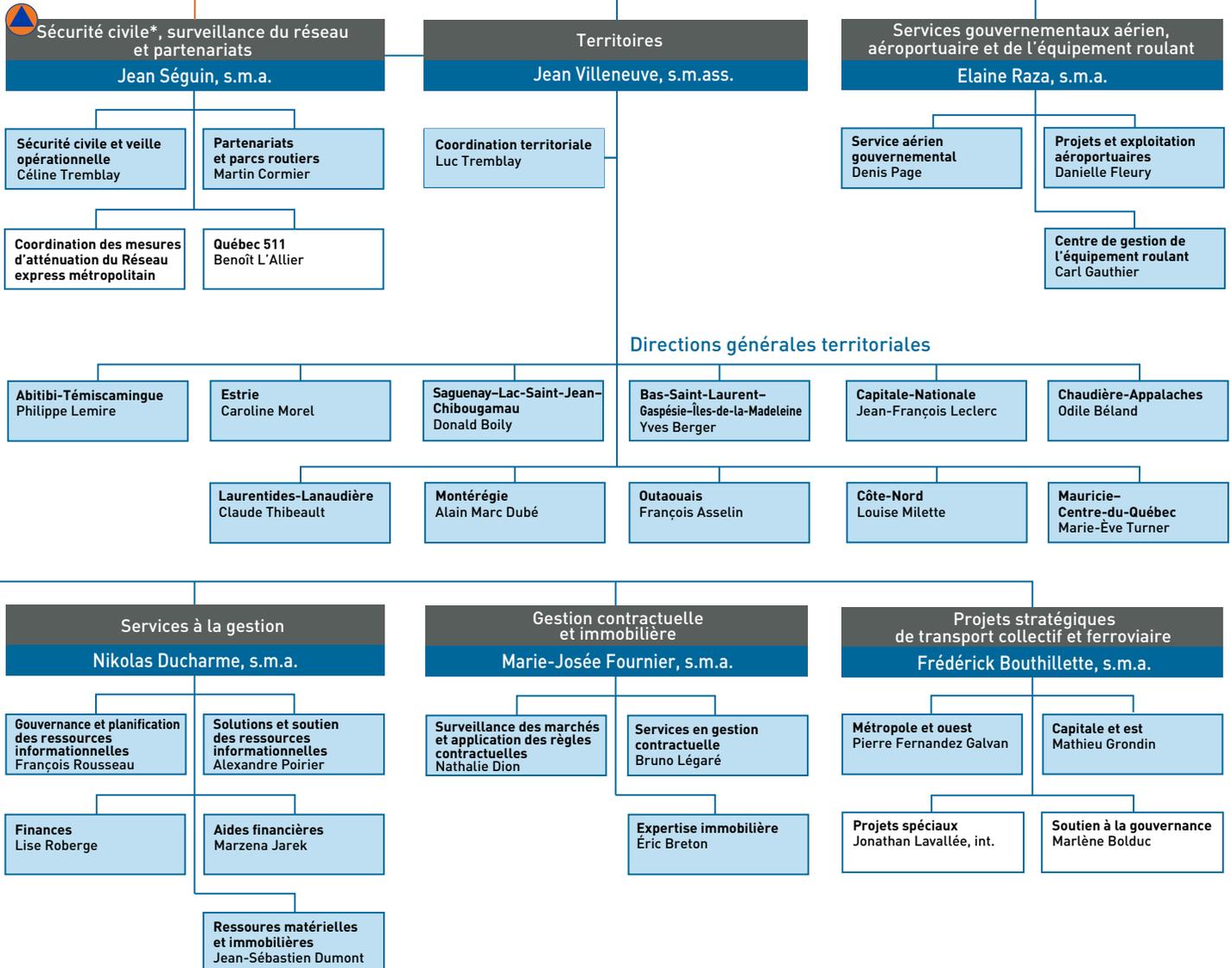
Autorité régionale
de transport métropolitain
Benoît Gendron

Société de l'assurance
automobile du Québec
Nathalie Tremblay

Société des traversiers
du Québec
Stéphane Lafaut

Enquêtes et audit interne
Hind Belqorchi, int.

Secrétariat général et
soutien à la gouvernance
Debra Dollard



Légende :



* La fonction de répondant ministériel en sécurité civile relève directement du sous-ministre.



Contexte et enjeux

La demande en transport

Quel que soit le territoire, le principal mode de déplacement des populations est l'automobile¹. En moins grande proportion se trouvent le transport en commun, les modes actifs comme la marche et le vélo et les déplacements à titre de passagère ou de passager d'un véhicule². Par ailleurs, la pandémie de COVID-19 a encouragé le télétravail et a aussi stimulé encore plus le choix de l'automobile au détriment de celui du transport en commun, lequel a connu une baisse considérable.

Au Québec, le secteur des transports consomme plus des trois quarts du pétrole³. Par conséquent, ce secteur d'activité est celui qui émet le plus de gaz à effet de serre⁴. Toutefois, le Québec demeure un chef de file dans l'utilisation de moyens de transport propulsés par l'électricité.

La sécurité routière

Le nombre de véhicules en circulation a augmenté de près de 137 000 en 2020, pour atteindre 6 834 681 véhicules, soit la plus forte croissance annuelle des 10 dernières années, avec une hausse encore marquée pour les camions légers et les véhicules utilitaires sport. Malgré cette croissance, l'amélioration continue du bilan routier québécois se poursuit. Cette amélioration est attribuable à une multitude de facteurs, dont la construction d'infrastructures routières plus sécuritaires de même que la conception et la fabrication de véhicules plus sûrs, le tout combiné à l'encadrement strict des véhicules admis sur la voie publique, à la mise en place de mesures législatives et réglementaires ainsi qu'à la sensibilisation des usagers de la route.

Le déficit de maintien des actifs de transport

La majorité des infrastructures de transport ont été construites entre les années 1960 et 1980. En raison de l'évolution des dommages observés et de l'augmentation des besoins en déplacements, elles affichent un déficit de maintien des actifs qui progresse malgré les investissements majeurs réalisés au cours des dernières années.

Le financement des transports

La principale source de revenus requis pour l'entretien, la réfection et le développement des infrastructures de même que pour les programmes d'aide financière que le Ministère administre, soit les revenus de la taxe sur les carburants, risque d'être fragilisée en raison de l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules et de l'électrification du parc automobile. Cette source de revenus en transport a été moins importante en 2020-2021 puisqu'il y a eu une baisse significative du prix et de la demande de carburant au début de la pandémie, mais il y a eu un rééquilibrage de la production au cours des derniers mois de 2020-2021, ce qui a mené à une remontée des prix.

1. MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2020), *Analyse de la mobilité différenciée selon les sexes – Territoires RMR et hors-RMR*, [En ligne], <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/Planification-transport/enquetes-origine-destination/Documents/ADS-mobilite-RMR.pdf>.
2. INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2014), *Répartition de la population québécoise selon le principal moyen de transport utilisé dans une semaine type, 2010*, [En ligne], <https://statistique.quebec.ca/fr/produit/tableau/repartition-de-la-population-quebecoise-selon-le-principal-moyen-de-transport-utilise-dans-une-semaine-type-2010>.
3. WHITMORE, J. et P.-O. PINEAU (2021), *État de l'énergie au Québec 2021*, [En ligne], Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal, https://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2021/02/EEQ2021_web.pdf.
4. INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2021), *Le Québec chiffres en main 2021*, p. 9, [En ligne], <https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/le-quebec-chiffres-en-main-edition-2021.pdf>.



Les changements climatiques

Les changements climatiques posent des menaces sérieuses à l'intégrité et à la sécurité d'usage des infrastructures, réduisant ainsi la durée de vie utile, l'accessibilité et la fonctionnalité de celles-ci. Les menaces posées par les inondations, les phénomènes d'érosion, les glissements de terrain et d'autres phénomènes météorologiques sévères touchent particulièrement le réseau routier, notamment aux abords du littoral québécois.

Une équipe déployée

Le Ministère peut compter sur des employées et employés qui mettent leurs compétences et leurs habiletés au service de la population, non seulement dans les grands centres urbains, mais également sur l'ensemble du territoire. En effet, parmi les membres du personnel, 55 % sont répartis dans des bureaux régionaux qui excluent ceux de la Capitale-Nationale et de Montréal. Le Ministère s'appuie sur une équipe solide composée de personnes expertes. Il dispose d'équipements de pointe et effectue de la recherche appliquée. Le Ministère doit être attrayant afin de recruter et de retenir les talents.

Chiffres clés

CHIFFRE CLÉ	DESCRIPTION
7 491	Employées et employés en moyenne au Ministère
8	Milliards de dollars en dépenses au Ministère et au Fonds des réseaux de transport terrestre
44	Milliards de dollars d'investissements consentis au secteur des transports au Plan québécois des infrastructures 2020-2030
31 091	Kilomètres de chaussées du réseau routier supérieur sous la responsabilité du Ministère en 2020
2 600	Contrats accordés en moyenne annuellement
416	Événements traités par les centres intégrés de gestion de la circulation en moyenne par jour
2 078 501	Pages vues en moyenne par mois sur le site Web de Québec 511

1.2 Faits saillants

La continuité des services en cas de pandémie

La cellule de crise en continuité des services du Ministère a poursuivi ses travaux en 2020-2021 et le plan d'action pour la continuité des services en cas de pandémie de COVID-19 a été complètement mis en œuvre. Au 31 mars 2021, aucun site n'avait été fermé et les services essentiels ont été maintenus durant toute la période 2020-2021.

Le Ministère a poursuivi ses actions visant à soutenir les partenaires de l'Organisation de la sécurité civile du Québec et des organisations régionales de sécurité civile ainsi qu'à répondre aux besoins exprimés relativement à la pandémie de COVID-19. En 2020-2021, le Ministère a travaillé en étroite collaboration avec la Sûreté du Québec et les autres corps policiers du Québec dans le contexte du déploiement de mesures visant à restreindre les déplacements interrégionaux.

Les allègements réglementaires, les programmes de soutien financier et les tables de consultation sectorielles ont été maintenus afin d'accompagner l'industrie des transports et de veiller au déplacement des personnes et des biens essentiels. Les mesures nécessaires ont été prises afin d'assurer la sécurité du personnel, de maintenir le niveau de vigilance et de surveillance sur le réseau et de réaliser les travaux d'entretien requis pour le maintien et la continuité des activités des infrastructures essentielles.

Une aide d'urgence de près de 1,4 milliard de dollars pour le transport collectif

Afin de garantir la continuité des services à la population, le gouvernement du Québec a accordé une aide financière d'urgence de près de 1,4 milliard de dollars aux organismes de transport collectif et de transport adapté. Cette aide est financée à parts égales par le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral en vertu de l'Accord sur la relance sécuritaire.

L'enveloppe totale a été versée aux organismes admissibles pour pallier les pertes de revenus subies et les dépenses additionnelles effectuées pour des raisons sanitaires, et ce, pour la période comprise entre le 1^{er} avril 2020 et le 31 décembre 2022.

Ce montant s'ajoute aux 614 millions de dollars devancés au Plan québécois des infrastructures 2020-2030 pour la réalisation de projets de transport en commun. À cet effet, les sociétés de transport de plusieurs villes du Québec ont été invitées à soumettre leurs demandes d'aide financière au gouvernement.



La mise en place du Programme d'aide d'urgence au transport interurbain par autobus

Le gouvernement du Québec a mis en place le Programme d'aide d'urgence au transport interurbain par autobus, lequel est doté d'un budget de 18,2 millions de dollars. Ce programme a pour but d'accélérer la reprise des services de liaisons de transport interurbain par autobus afin de garantir à la population une mobilité interrégionale, en plus de contribuer à la relance économique du Québec. La pandémie de COVID-19 a eu des répercussions majeures sur les transporteurs interurbains par autobus, réduisant considérablement leurs activités notamment en raison du confinement temporaire de certaines régions.

L'adoption de la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure

Le Ministère a collaboré à l'écriture de ce projet de loi adopté le 10 décembre 2020. Cinquante et un projets de transport bénéficieront des mesures prévues à la Loi, ce qui contribuera à la relance économique dans le contexte de la pandémie. Ces projets permettront d'assurer la sécurité des usagers entre autres par l'amélioration de certains tronçons routiers et la reconstruction d'ouvrages d'art qui ont atteint leur durée de vie utile.

La réalisation des investissements 2020-2021

Malgré un début de saison retardé pour les travaux de l'année 2020 en raison des mesures sanitaires en place, le Ministère a contribué à la relance économique en réalisant les investissements prévus dans une proportion de 92,5 % pour le réseau routier, de 61,5 % pour le transport collectif et de 64,0 % pour les autres modes de transport.

La révision du Plan stratégique 2019-2023

Certaines cibles du Plan stratégique 2019-2023 ont été mises à jour pour prendre en compte les répercussions de la pandémie de COVID-19 et les investissements supplémentaires accordés par le gouvernement pour favoriser la relance économique. Cette révision permet au Ministère de déployer une planification stratégique réaliste et actualisée en fonction du contexte.

La fin imminente d'un chantier historique : l'échangeur Turcot

En octobre 2020, les dernières infrastructures principales du projet Turcot ont été ouvertes à la circulation.

Cet important projet permet aux usagers de bénéficier d'infrastructures améliorées et sécuritaires qui répondront à leurs besoins pour les décennies à venir.

Le projet comprend 56 structures, dont 3 ponts signatures, 145 kilomètres de voies routières et 21 kilomètres de voies ferrées. Des aménagements pour les modes de transport durable ont également été conçus, soit 10 kilomètres de voies réservées et 8 kilomètres de voies cyclables, piétonnes ou multifonctionnelles. Enfin, ce projet étant carboneutre, un important effort de verdissement a été réalisé. À terme, ce sont 9 000 arbres et 61 000 arbustes, vivaces, graminées et plantes grimpantes qui seront plantés.



L'ouverture de la voie de contournement des quartiers de Delisle et de L'Isle-Maligne, à Alma

En octobre 2020, la voie de contournement des quartiers de Delisle et de L'Isle-Maligne, à Alma, au Lac-Saint-Jean, a été mise en service. D'une longueur de 4,8 kilomètres et incluant un carrefour giratoire à chacune de ses extrémités, la voie de contournement a été construite sur une période de 3 ans et a nécessité un investissement de près de 65 millions de dollars. Ce nouvel aménagement offre non seulement un gain notable en matière de sécurité pour tous les usagers de la route, mais il permet, également et surtout, l'augmentation de la qualité de vie des résidentes et des résidents des quartiers de Delisle et de L'Isle-Maligne, qui verront la circulation diminuer de 75 % dans leur secteur. Il s'agit de l'aboutissement d'un projet hautement attendu par la population d'Alma et de ses environs.

Le démarrage de plusieurs projets routiers

Le Programme d'amélioration de la route 389 dans les secteurs de Baie-Comeau et de Manic-2

Au printemps 2020, le Ministère a entrepris, dans le cadre du Programme d'amélioration de la route 389, les travaux entre Baie-Comeau et Manic-2. Ainsi, un nouveau tracé sera construit entre les kilomètres 0 et 4, et la route actuelle sera améliorée entre les kilomètres 4 et 22. Les travaux permettront la correction de plusieurs courbes et pentes, améliorant ainsi la sécurité des usagers. Les travaux devraient durer quatre ans.

La réfection majeure du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine

La signature du contrat de conception, de construction et de financement, en juillet 2020, a marqué le démarrage de la réfection majeure du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, qui relie Montréal à la rive sud. Le projet, représentant un investissement total de plus de 1,4 milliard de dollars, vise à maintenir et à moderniser cette infrastructure de première importance pour le transport des personnes et des biens.

Le prolongement de l'autoroute 35 entre Saint-Sébastien et Saint-Armand

En août 2020, le Ministère a entrepris les travaux de la phase III du prolongement de l'autoroute 35 sur 8,9 kilomètres entre Saint-Sébastien et Saint-Armand, ce qui représente un investissement de 222,9 millions de dollars. Le prolongement de l'autoroute 35 jusqu'à la frontière américaine vise à favoriser la mobilité des personnes et des marchandises vers Boston ainsi qu'à améliorer la sécurité et la qualité de vie des résidentes et résidents riverains de la route 133 en diminuant le camionnage sur la route nationale.

La réfection majeure des tunnels Ville-Marie et Viger

À l'automne 2020, la signature des premiers contrats a officialisé le début des travaux de réfection majeure des tunnels Ville-Marie et Viger. Ce projet d'un peu plus de 2 milliards de dollars s'échelonne sur une dizaine d'années. Il comprend la réparation d'éléments structuraux et le remplacement d'équipements d'exploitation tels que ceux liés à la ventilation, à l'électricité et au drainage des deux tunnels.



L'ouverture de la halte routière de Villeroy

La toute nouvelle halte routière de Villeroy, située sur l'autoroute 20, en direction ouest, est ouverte au public depuis octobre 2020. Les usagers de la route, dont les conductrices et conducteurs de véhicules lourds, peuvent s'y arrêter 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 et bénéficier de services gratuits tels qu'un accès à des toilettes, à une salle de repos intérieure et à des installations récréatives extérieures, et ce, en toute sécurité. Également, des bornes de recharge rapide sont disponibles pour les électromobilistes.

Le coup d'envoi de travaux majeurs entre Caplan et Port-Daniel-Gascons, sur le chemin de fer de la Gaspésie, et la mise en service des deux nouvelles structures ferroviaires entre Matapédia et Caplan

Le lancement d'appels d'offres pour entreprendre des travaux de réfection de structures ferroviaires entre Caplan et Port-Daniel-Gascons a été annoncé en mai 2020. De plus, la mise en service de deux importants ponts ferroviaires, en décembre 2020, a permis de lever les restrictions de charges encore en vigueur sur le tronçon entre Matapédia et Caplan, ce qui favorisera l'économie de la région. L'ensemble de ces travaux s'inscrit dans le cadre du grand projet de réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie, qui vise à rétablir le transport ferroviaire, autant des passagers que des marchandises, entre Matapédia et Gaspé d'ici la fin de 2025.

La troisième année de mise en œuvre de la Politique de mobilité durable – 2030

Plusieurs actions ont été entreprises afin de poursuivre la mise en œuvre du Plan d'action de la Politique de mobilité durable – 2030. Le deuxième Forum de la Politique de mobilité durable a eu lieu en ligne le 26 mars 2021. L'événement annuel, qui a réuni plus d'une centaine de personnes, avait notamment pour objectif de mobiliser les acteurs de la mobilité durable autour de la mise en œuvre de la politique dans le contexte de la pandémie.

De plus, l'an 3 de la mise en œuvre de la politique a permis la concrétisation de ces nouvelles mesures du cadre d'intervention en transport actif, soit :

- la reconduction des volets 1 et 2 du Programme d'aide aux infrastructures de transport actif (Véloce III) qui visent le développement de la Route verte et de ses embranchements ainsi que l'amélioration des infrastructures de transport actif;
- le lancement du Programme d'aide financière au développement de l'offre de vélos en libre-service.

Des mesures inscrites au plan d'action ainsi qu'aux autres cadres d'intervention ont également été réalisées, telles que :

- l'atteinte du montant de subvention visé au volet 3 du Programme de soutien aux investissements dans les infrastructures de transport maritime;
- le soutien à l'électrification du parc d'autobus des sociétés de transport;
- la mise en place de bornes de recharge rapide le long des principaux axes routiers.



Le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 se termine avec des avancées importantes

Le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 s'est terminé le 31 décembre 2020. Le ministère des Transports a coordonné la mise en œuvre de ce plan gouvernemental de plus d'une quarantaine de mesures qui a impliqué une douzaine de ministères et organismes et des investissements de plus d'un milliard de dollars. Ce plan d'action a réellement contribué à augmenter le nombre de véhicules électriques sur les routes du Québec et donc à réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports, notamment grâce à une offre d'incitatifs pour favoriser la transition vers les véhicules électriques et au soutien du déploiement d'un vaste réseau de bornes de recharge publiques. De plus, un appui a été accordé pour l'innovation et l'essor manufacturier des fabricants québécois de véhicules électriques.

Le lancement du Plan pour une économie verte 2030

Le 16 novembre 2020, le Plan pour une économie verte 2030 et le Plan de mise en œuvre 2021-2026 ont été dévoilés. Le gouvernement a lancé un grand chantier d'électrification, principalement dans le secteur des transports. Au cours des cinq prochaines années, une somme de 3,6 milliards de dollars sera investie dans ce secteur. À cette somme s'ajoutent des investissements sans précédent de 15,8 milliards de dollars en transport collectif dans le cadre du Plan québécois des infrastructures 2020-2030. D'ici 2030, le Plan pour une économie verte 2030 prévoit l'électrification de 65 % des autobus scolaires, de 55 % des autobus urbains et de 40 % des taxis ainsi que l'atteinte de 1,5 million de véhicules légers électriques sur les routes du Québec.

Le dévoilement du Réseau express métropolitain de l'Est

Le 15 décembre 2020, le gouvernement du Québec et la filiale CDPQ Infra de la Caisse de dépôt et placement du Québec ont annoncé conjointement le projet du Réseau express métropolitain de l'Est. Celui-ci permettra de relier l'est et le nord-est de Montréal au centre-ville. Le projet passe donc à la phase de la planification.



La nouvelle ère de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile

Le 10 octobre 2020, la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile est entrée en vigueur. Voici quelques-unes de ses mesures :

- l'abolition des agglomérations de taxi, permettant ainsi aux chauffeuses et chauffeurs d'offrir des services de transport partout au Québec;
- l'allègement des démarches administratives, notamment par le retrait de la plaque T;
- des exigences uniformes pour la main-d'œuvre qualifiée en vertu de la Loi, notamment une formation obligatoire et la vérification des antécédents judiciaires;
- des exigences uniformes pour qu'une automobile puisse être utilisée pour offrir du transport rémunéré de personnes;
- l'introduction de pratiques et de technologies innovantes favorisant le recours à des applications mobiles;
- l'instauration d'un régime de répondants ayant la responsabilité d'assurer la surveillance des chauffeuses et chauffeurs ainsi que des automobiles inscrits auprès d'eux.

Une nouveauté associée au Programme d'aide à la voirie locale

Depuis le 1^{er} mars 2021, le Ministère met à la disposition des municipalités une nouvelle façon de procéder au dépôt d'une demande d'aide financière. La prestation électronique de services est dorénavant accessible en ligne pour les volets Accélération et Redressement du Programme d'aide à la voirie locale.

L'adoption de la réforme sur les véhicules hors route

La nouvelle Loi sur les véhicules hors route est entrée en vigueur le 30 décembre 2020. Elle vise à assurer la sécurité des usagers et à favoriser une cohabitation harmonieuse entre la pratique récréative des véhicules hors route et les autres usagers du territoire. Cette loi remplace la précédente Loi sur les véhicules hors route.

La nouvelle Loi s'articule autour de trois grands principes, soit le renforcement de la sécurité, le respect de l'environnement naturel et social ainsi que la modernisation de ses mesures de contrôle et d'application.

Le déploiement du Plan d'action en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers

Adopté en juin 2020, le Plan d'action 2020-2023 en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers a pour objectifs de développer de nouvelles pratiques et d'améliorer celles déjà en vigueur. La moitié des 42 actions qui y sont inscrites ont été entreprises au cours de sa première année de mise en œuvre. Elles ont permis de poursuivre la surveillance policière, d'utiliser des radars photo sur des chantiers ciblés et de développer un encadrement visant à séparer la circulation routière de l'aire de travail, en plus d'intégrer l'obligation de ne plus recourir à une signaleuse routière ou à un signaleur routier, mais plutôt à des barrières de contrôle de la circulation sur les routes à plus grande vitesse.

La mise en place d'une équipe responsable des aléas naturels et de l'adaptation aux changements climatiques

Le Ministère est confronté à des enjeux d'érosion et de submersion côtières, notamment sur les territoires de la Côte-Nord, du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine, dont les principaux liens routiers longent le fleuve Saint-Laurent.

Afin de contrer ce bouleversement, le Ministère a décidé de mettre en place une équipe responsable des aléas naturels et de l'adaptation aux changements climatiques à la Direction générale du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine. L'équipe est totalement consacrée au renforcement de la résilience du réseau routier face aux phénomènes naturels par la réalisation de projets adaptés et le développement de solutions innovantes.

Entreprise en santé : le Ministère est récompensé pour sa démarche et maintient sa certification

En 2020-2021, le Ministère a remporté le prix Reconnaissance RH de l'Ordre des conseillers en ressources humaines agréés dans la catégorie Fonction publique et parapublique pour sa démarche Entreprise en santé. Celle-ci a été déployée pour instaurer une culture de santé et mieux-être auprès de son personnel. De plus, à la suite de l'audit de maintien réalisé par le Bureau de normalisation du Québec, la certification Entreprise en santé a été reconduite pour les 11 lieux de travail du Ministère visés par la première phase de certification. Ces deux réalisations attestent la pérennité des pratiques organisationnelles, leur conformité aux exigences de la norme CAN/BNQ 9700-800 « Entreprise en santé – Prévention, promotion et pratiques organisationnelles favorables à la santé et au mieux-être en milieu de travail » et leur rayonnement au-delà du Ministère.



2. LES RÉSULTATS

2.1 Plan stratégique

La présente section fait état des résultats obtenus au regard de la deuxième année du Plan stratégique 2019-2023 et des actions réalisées du Plan annuel de gestion des dépenses 2020-2021.

Certains indicateurs et cibles du plan stratégique ont été révisés en 2020-2021 pour tenir compte de la relance économique et des répercussions de la pandémie.

En somme, le Ministère a atteint 16 des 17 cibles annuelles (94 %) en 2020-2021.

Résultats relatifs au plan stratégique

Sommaire des résultats 2020-2021 relatifs aux engagements du Plan stratégique 2019-2023

Orientation 1 : Investir dans le maintien des infrastructures du système de transport

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE 2020-2021	RÉSULTAT 2020-2021	PAGE
1. Maintenir les infrastructures en bon état	1.1 Proportion des chaussées du réseau routier supérieur en bon état selon l'indice d'état gouvernemental	51 %	50 %	15
	1.2 Proportion des structures du réseau routier supérieur en bon état selon l'indice d'état gouvernemental	77 %	77 %	17
	1.3 Proportion des ponts du réseau municipal sous la gestion du Ministère en bon état selon l'indice d'état gouvernemental	59 %	61 %	18
	1.4 Proportion des chaussées aéroportuaires asphaltées sous la responsabilité du Ministère en bon état	65 %	67 %	19
	1.5 Proportion des voies ferrées fonctionnelles sous la responsabilité du Ministère	55 %	65 %	19
2. Renforcer la résilience des infrastructures de transport à l'égard des changements climatiques	2.1 Taux de réalisation des projets routiers en adaptation aux changements climatiques	32 %	40 %	20

Orientation 2 : Assurer un système de transport performant, sécuritaire, à plus faible empreinte carbone et à l'appui d'une économie forte

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE 2020-2021	RÉSULTAT 2020-2021	PAGE
3. Poursuivre l'électrification des transports	3.1 Quantité de gaz à effet de serre évités par les véhicules électriques immatriculés (t éq. CO ₂)	152 000	153 625	22
	3.2 Nombre de véhicules électriques dans le parc gouvernemental	1 350	1 478	23
4. Soutenir la mise en place de services en transport collectif	4.1 Achalandage du transport collectif	260 millions de déplacements	275,8 millions de déplacements	25
	4.2 Nombre de déplacements des personnes admises en transport adapté	9,0 millions de déplacements	9,4 millions de déplacements	26
5. Assurer la sécurité des transports	5.1 Pourcentage de réduction de la moyenne triennale du nombre d'accidents mortels ou graves	≥ 3 %	9,8 %	27
6. Développer l'intermodalité du réseau	6.1 Tonnages de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec (en milliers de tonnes)	170 000	181 523	29
7. Appliquer le concept de carboneutralité aux projets routiers de 100 millions de dollars et plus	7.1 Proportion des nouveaux projets routiers de 100 millions de dollars et plus, en réalisation, adoptant une approche carboneutre	50 %	100 %	30

Orientation 3 : Augmenter l'efficacité et l'efficience du Ministère

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE 2020-2021	RÉSULTAT 2020-2021	PAGE
8. Assurer une gestion rigoureuse des projets routiers	8.1 Taux d'utilisation des investissements pour les projets routiers	≥ 90 %	90,8 %	31
9. Gérer de façon rigoureuse les contrats liés aux infrastructures de transport	9.1 Taux de respect global du montant à la signature des contrats	≤ 100 %	99,6 %	32
10. Accélérer le traitement des demandes d'aide financière reçues des municipalités pour la réfection du réseau routier local	10.1 Délai moyen de traitement des demandes d'aide financière complètes	75 jours	70,1 jours	33
11. Améliorer l'expérience client par la prestation électronique de services	11.1 Taux de satisfaction des demandeurs de permis spéciaux de circulation	72 %	92 %	34



Résultats détaillés 2020-2021 relatifs aux engagements du Plan stratégique 2019-2023

ENJEU 1 : INFRASTRUCTURES

Orientation 1 : Investir dans le maintien des infrastructures du système de transport

Le maintien des infrastructures constitue un élément central de la mission du Ministère, élément qui, de pair avec le Plan québécois des infrastructures 2020-2030, mobilise la majeure partie du budget et de la main-d'œuvre de l'organisation.

OBJECTIF 1 : MAINTENIR LES INFRASTRUCTURES EN BON ÉTAT

Contexte lié à l'objectif : Les infrastructures routières affichent un important déficit de maintien d'actifs et l'envergure des travaux nécessaires au maintien de l'état du réseau routier est considérable. Les travaux à réaliser, dont le nombre s'élève à plusieurs centaines annuellement, contribuent à l'amélioration de l'indice d'état gouvernemental des chaussées et des structures du réseau routier. Au cours de l'exercice financier 2020-2021, des investissements majeurs ont été consacrés à la modernisation, à la réfection et à la préservation des infrastructures routières afin d'en assurer la pérennité.

- Des investissements totalisant 865,1 millions de dollars ont été réalisés pour la conservation des chaussées.
- L'état des structures du réseau supérieur requiert une attention particulière. Ainsi, 837,8 millions de dollars ont été destinés à leur conservation.
- La réfection des structures du réseau routier municipal incombe au Ministère depuis janvier 2008. Ainsi, une somme de 113,2 millions de dollars a été investie dans ces travaux au cours de l'exercice financier 2020-2021.

Indicateur 1.1 : Proportion des chaussées du réseau routier supérieur⁵ en bon état selon l'indice d'état gouvernemental

(mesure de départ : 50 % en 2018)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	50 %	51 %	52 %	53 %
Résultat	49 % (cible non atteinte)	50 % (cible non atteinte)		

5. Le Ministère est responsable de l'entretien du réseau routier supérieur composé de 31 039 kilomètres d'autoroutes, de routes nationales, de routes régionales, de routes collectrices ainsi que de chemins d'accès aux ressources. Cela exclut donc les rues, les routes et les chemins locaux gérés par les municipalités, d'autres ministères ou Hydro-Québec. De plus, les bretelles, les voies de desserte et les chaussées en gravier ne sont pas considérées dans l'état des chaussées.

Les travaux peuvent être composés d'interventions préventives sur des chaussées susceptibles de devenir déficientes afin de les conserver en bon état, d'interventions correctives sur des chaussées déficientes ou d'interventions palliatives pour ramener temporairement en bon état des chaussées très détériorées.

Explication du résultat obtenu en 2020-2021

L'indice d'état gouvernemental est un indicateur québécois servant à évaluer l'état des infrastructures. Cet indice reflète l'état global de la chaussée, car il combine quatre indicateurs : l'indice de rugosité international, l'orniérage, la fissuration et la susceptibilité au gel. Cet indice permet au gouvernement d'établir les priorités et de planifier les investissements inscrits au Plan québécois des infrastructures. Le Ministère a décidé de prendre le relais et d'inclure cet indice dans les cibles annuelles du Plan stratégique 2019-2023 pour les chaussées, les structures et les ponts municipaux.

En 2020, la chaussée était en bon état sur 50 % du réseau routier supérieur. Les travaux effectués sur 2 246 kilomètres de chaussées en 2020, dont 1 245 kilomètres de travaux de réfection, 293 kilomètres de travaux palliatifs temporaires sur des chaussées déficientes et 708 kilomètres de travaux préventifs, ont permis d'augmenter la proportion de chaussées en bon état de 1 point de pourcentage par rapport à l'état observé en 2019. Malgré l'amélioration de l'état du réseau, la cible du plan stratégique de 51 % pour 2020-2021 n'a pas été atteinte.

Le Plan québécois des infrastructures 2021-2031 prévoit des investissements additionnels de 203,9 millions de dollars qui sont notamment consacrés à assurer le bon état des chaussées et la pérennité du réseau routier.

Le Ministère s'est doté d'une stratégie de planification des interventions en conservation des chaussées qui vise à maximiser les retombées à long terme des investissements en conservation des chaussées. Le défi est d'investir sur la bonne chaussée, au bon moment, avec la bonne technique, grâce à une planification optimale des interventions. La stratégie est évolutive et adaptée pour chaque région selon l'état du réseau et les besoins en interventions sur celui-ci, les paramètres financiers et les objectifs définis dans le Plan québécois des infrastructures, et les cibles établies dans la planification stratégique du Ministère. Des formations se poursuivront en 2021-2022 afin que cette stratégie d'intervention en conservation des chaussées soit bien expliquée au personnel au sein des directions générales territoriales.

Par ailleurs, les rencontres d'échanges avec les responsables en gestion des chaussées des directions générales territoriales auront lieu à une plus grande fréquence à l'avenir étant donné la possibilité de les tenir en formule virtuelle.

Enfin, une analyse de la programmation des travaux routiers est effectuée chaque année afin d'assurer le respect de la stratégie.

Évolution de l'état des chaussées du réseau routier supérieur selon l'indice d'état gouvernemental (%)

	INDICE D'ÉTAT	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Selon le nombre	A, B et C (très bon, bon et satisfaisant)	55	55	51	55	53	50	50	50	49	50
	D (mauvais)	18	20	20	24	25	24	23	22	22	21
	E (très mauvais)	27	25	29	21	22	26	27	28	29	29
	Indice d'état médian	C	C	C	C	C	C	C	C	D	C



Indicateur 1.2 : Proportion des structures du réseau routier supérieur⁶ en bon état selon l'indice d'état gouvernemental

(mesure de départ : 76 % en 2018)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	76 %	77 %	78 %	79 %
Résultat	77 % (cible atteinte)	77 % (cible atteinte)		

Explication du résultat obtenu en 2020-2021

La proportion des structures du réseau routier supérieur en bon état selon l'indice d'état gouvernemental s'est maintenue à 77 %. La cible a donc été atteinte. En outre, depuis 2011, la proportion de structures en bon état a connu une augmentation de plus de 9 points de pourcentage.

En 2020, 63 % des structures avaient été construites entre les années 1960 et 1980. Étant donné que des travaux de réparation sont habituellement nécessaires 30 ans après la construction d'un ouvrage, les besoins actuels en matière d'entretien et de réparation sont encore importants.

Le nombre de structures dont l'état est devenu déficient et qui doivent être réparées est demeuré à peu près stable au cours des trois dernières années. En 2020, 76 structures déficientes ont été corrigées par la réalisation de travaux.

Évolution de l'état des structures du réseau routier supérieur (4,5 mètres et plus) selon l'indice d'état gouvernemental (%)

	INDICE D'ÉTAT	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Selon le nombre	A, B et C (très bon, bon et satisfaisant)	68	69	71	72	74	75	75	76	77	77
	D (mauvais)	12	12	11	10	8	9	8	7	8	7
	E (très mauvais)	20	19	18	18	18	16	17	17	15	16
	Indice d'état médian	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Selon la valeur	A, B et C (très bon, bon et satisfaisant)	43	45	47	51	51	53	49	53	53	54
	D (mauvais)	14	13	12	10	8	9	9	8	9	8
	E (très mauvais)	43	42	41	39	41	38	42	39	38	38
	Indice d'état médian	D	D	D	C	C	C	D	C	C	C

La proportion des structures du réseau routier supérieur exprimée selon la valeur permet de faire ressortir l'importance de certaines structures. Cependant, les structures de grande valeur ont une forte influence à la baisse sur le portrait global lorsqu'elles sont en mauvais état.

6. Le réseau routier sous la responsabilité du Ministère comprend 5 495 structures dont la longueur est de 4,5 mètres ou plus.

Indicateur 1.3 : Proportion des ponts du réseau municipal sous la gestion du Ministère en bon état selon l'indice d'état gouvernemental

(mesure de départ : 58 % en 2018)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	58 %	59 %	60 %	61 %
Résultat	59 % (cible atteinte)	61 % (cible atteinte)		

Explication du résultat obtenu en 2020-2021

En 2020, la proportion de ponts en bon état sur le réseau municipal sous la gestion du Ministère⁷ a connu une hausse de 2 points de pourcentage par rapport à l'année précédente. Depuis 2011, une augmentation de 13 points de pourcentage de la proportion de ponts du réseau municipal en bon état a été enregistrée.

Le nombre de ponts dont l'état est devenu déficient et qui doivent être réparés est demeuré stable au cours des deux dernières années. En 2020, 89 ponts déficients sur le réseau municipal sous la gestion du Ministère ont été corrigés par la réalisation de travaux.

Évolution de l'état des ponts du réseau municipal sous la gestion du Ministère selon l'indice d'état gouvernemental (%)

	INDICE D'ÉTAT	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Selon le nombre	A, B et C (très bon, bon et satisfaisant)	48	49	50	52	54	56	57	58	59	61
	D (mauvais)	18	18	14	12	10	9	8	8	9	7
	E (très mauvais)	34	33	36	36	36	35	35	34	32	32
	Indice d'état médian	D	D	C	C	C	C	C	C	C	C
Selon la valeur	A, B et C (très bon, bon et satisfaisant)	47	48	49	50	52	53	57	58	58	61
	D (mauvais)	15	15	12	10	9	9	7	8	9	8
	E (très mauvais)	38	37	39	40	39	38	36	34	33	31
	Indice d'état médian	D	D	D	D	C	C	C	C	C	C

7. En 2020, 4 264 ponts du réseau municipal étaient sous la gestion du Ministère.



Indicateur 1.4 : Proportion des chaussées aéroportuaires asphaltées sous la responsabilité du Ministère en bon état

(mesure de départ : 58 % en 2018)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	60 %	65 %	70 %	75 %
Résultat	59 % (cible non atteinte)	67 % (cible atteinte)		

Explication du résultat obtenu en 2020-2021

La proportion de chaussées aéroportuaires asphaltées en bon état s'établissait à 67 % en 2020, soit 2 points de pourcentage au-dessus de la cible. Ce résultat s'explique par la réalisation de deux projets majeurs de réfection des chaussées, soit à l'aéroport de Saint-Honoré et à celui de Montmagny. Ces travaux ont eu des répercussions significatives sur l'indice global d'état des chaussées aéroportuaires. Ils ont permis une amélioration de 8 points de pourcentage, faisant passer l'indice de 59 % en 2019 à 67 % en 2020.

Indicateur 1.5 : Proportion des voies ferrées fonctionnelles sous la responsabilité du Ministère

(mesure de départ : 43 % au 31 mars 2019)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	43 %	55 %	70 %	80 %
Résultat	43 % (cible atteinte)	65 % (cible atteinte)		

Explication du résultat obtenu en 2020-2021

Les projets de réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie et du chemin de fer Québec Central, propriétés du gouvernement du Québec, progressent bien. La proportion des voies ferrées fonctionnelles sous la responsabilité du Ministère était de 65 % au 31 mars 2021. Ce résultat dépasse nettement la cible de 55 %.

Cette avancée s'explique par la réalisation des principaux travaux sur le chemin de fer de la Gaspésie, soit sur les trois tronçons suivants :

- de Matapédia à Caplan : le gouvernement a agi rapidement pour finaliser les travaux des deux ponts ferroviaires qui surplombent la rivière Cascapédia afin de remplacer les structures endommagées par des inondations. Ces ponts ont été mis en service en décembre 2020, plusieurs mois plus tôt que prévu. Ce chantier devrait être parachevé en 2021, notamment par la démolition des anciennes structures;
- de Caplan à Port-Daniel-Gascons : le lancement d'appels d'offres pour entreprendre des travaux de réfection des structures ferroviaires a été annoncé en mai 2020. Au total, le Ministère doit intervenir sur 13 infrastructures pour viser une mise en service de ce tronçon en 2022. Les travaux majeurs ont débuté en 2020 pour 2 des 13 infrastructures à réhabiliter ou à reconstruire sur ce tronçon. Des travaux de maintien d'actifs ont aussi été réalisés. Les travaux se poursuivront en 2021;
- de Port-Daniel-Gascons à Gaspé : en 2020, le Ministère a entrepris des travaux de maintien des actifs. Ces travaux se poursuivront en 2021.

Sur le chemin de fer Québec Central, soit du secteur Charny, à Lévis, jusqu'à Vallée-Jonction, plusieurs travaux d'envergure ont été réalisés en 2020, dont le remplacement de ponceaux, le remplacement et la réfection de structures, des travaux de voies ferrées et la réfection de passages à niveau.

OBJECTIF 2 : RENFORCER LA RÉSILIENCE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT À L'ÉGARD DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Contexte lié à l'objectif : Outre la poursuite du développement de ses connaissances et de son expertise à l'égard des aléas naturels et des changements climatiques, le Ministère vise à rendre ses pratiques de gestion plus préventives, notamment en développant une approche intégrée et concertée qui assurera la prise en charge du contexte d'intervention en situation d'urgence ou d'urgence imminente.

Le Ministère prévoit la réalisation de 25 projets routiers liés à l'adaptation aux changements climatiques d'ici le 31 mars 2023.

Indicateur 2.1 : Taux de réalisation des projets routiers en adaptation aux changements climatiques

(mesure de départ : aucune)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	12 %	32 %	60 %	100 %
Résultat	8 % (cible non atteinte)	40 % (cible atteinte)		



Explication du résultat obtenu en 2020-2021

Dans le cadre de l'exercice de la programmation 2020-2021, le Ministère avait identifié 13 projets routiers qui permettent d'assurer la résilience et la pérennité du réseau routier québécois face aux enjeux liés aux changements climatiques. Pour être retenus, les projets doivent répondre à deux critères, soit la présence d'un aléa naturel associé aux changements climatiques (inondation fluviale, submersion côtière, érosion fluviale et côtière, glissement de terrain d'origine naturelle, fonte du pergélisol, avalanche) et une intervention dont l'objectif principal vise l'adaptation aux changements climatiques (ouvrages de stabilisation, ouvrages de protection, relocalisation ou reconfiguration de route).

En 2020-2021, huit projets routiers en adaptation aux changements climatiques ont été réalisés⁸, auxquels s'ajoutent les deux projets de l'exercice précédent. Ainsi, un total de 10 projets a été réalisé depuis le 1^{er} avril 2019. Cela représente un cumulatif de 40 %, soit un résultat supérieur à la cible de 32 %.

ENJEU 2 : MOBILITÉ DURABLE

Orientation 2 : Assurer un système de transport performant, sécuritaire, à plus faible empreinte carbone et à l'appui d'une économie forte

La Politique de mobilité durable – 2030 oriente les choix gouvernementaux et les niveaux de performance requis pour l'atteinte, d'ici 2030, des objectifs fixés. Son premier plan d'action, soit pour la période 2018-2023, vise notamment à bonifier l'offre de services de mobilité, à améliorer l'efficacité des chaînes d'approvisionnement pour les marchandises, à accroître la sécurité des usagers et à investir dans la réduction des impacts sur la santé et l'environnement, dont ceux associés aux émissions de gaz à effet de serre. Les actions requises pour l'atteinte des cibles de la politique et celles à l'appui des engagements du Plan stratégique 2019-2023 du Ministère sont cohérentes et harmonisées.

OBJECTIF 3 : POURSUIVRE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Contexte lié à l'objectif : Afin de réduire la dépendance du Québec aux énergies fossiles et de favoriser la transition vers une économie sobre en carbone, le gouvernement s'est engagé sur la voie de l'électrification des transports en s'appuyant sur des objectifs économiques et environnementaux. Des programmes et des mesures variés ont été mis de l'avant dans le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020, qui s'est terminé le 31 décembre 2020 et dont la mise en œuvre était coordonnée par le Ministère. Les efforts se poursuivront dans les prochaines années avec le Plan pour une économie verte 2030 et son Plan de mise en œuvre 2021-2026. Ceux-ci comprennent plusieurs mesures visant à favoriser la transition vers les véhicules électriques légers et lourds.

8. En 2020-2021, pour qu'un projet soit considéré comme réalisé, les travaux qui visent l'adaptation aux changements climatiques devaient être entièrement terminés et 95 % des dépenses associées aux coûts totaux du projet devaient avoir été effectuées. Certaines sommes, c'est-à-dire moins de 5 % des coûts totaux, peuvent être dépensées dans l'exercice financier suivant, notamment pour les travaux d'aménagement paysager. En 2019-2020, 100 % des sommes devaient être dépensées pour qu'un projet soit considéré comme réalisé.

Indicateur 3.1 : Quantité de gaz à effet de serre évités par les véhicules électriques immatriculés

(mesure de départ : 65 713 t éq. CO₂ au 31 mars 2019)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	105 000	152 000	192 000	245 000
Résultat	110 640 (cible atteinte)	153 625 (cible atteinte)		

Explication du résultat obtenu en 2020-2021

Le nombre de véhicules électriques immatriculés, qu'ils soient entièrement électriques ou hybrides rechargeables, ne cesse d'augmenter dans toutes les régions du Québec. Également, les véhicules lourds électriques, comme les camions et les autobus, sont de plus en plus présents sur le marché. Depuis avril 2019, ces véhicules sont inclus dans les données sur les véhicules électriques immatriculés.

Au 31 mars 2021, 98 169 véhicules électriques étaient en circulation sur les routes du Québec, soit une augmentation de 42 % comparativement aux données enregistrées l'année précédente. Cette augmentation est moins prononcée que lors des années antérieures puisque la pandémie a entraîné une baisse des ventes de véhicules routiers, qu'ils soient électriques ou non. La proportion de véhicules entièrement électriques par rapport à celle des véhicules hybrides rechargeables est en hausse constante et s'établissait à 56 % au 31 mars 2021.

Entre le 1^{er} avril 2020 et le 31 mars 2021, les véhicules électriques immatriculés ont permis d'éviter 153 625 tonnes de gaz à effet de serre. La majeure partie des gaz à effet de serre évités proviennent des véhicules de promenade : 107 770 t éq. CO₂ pour ceux entièrement électriques et 41 773 t éq. CO₂ pour les véhicules hybrides rechargeables. Quant aux véhicules lourds électriques, ils représentent 4 082 t éq. CO₂ évitées.

Afin d'accélérer l'atteinte de la cible, le Ministère a poursuivi ses activités de promotion des véhicules électriques, comme la diffusion d'une série de 10 chroniques portant sur l'ABC du bon électromobiliste produites dans le cadre de la série télévisuelle *L'Académie électrique du Guide de l'auto*.

En 2020-2021, le Ministère a contribué à l'installation de 27 bornes de recharge rapide dans des villages-relais, des sites stratégiques ainsi que dans ses haltes routières et ses aires de service. De ce total, 24 étaient en fonction au 31 mars 2021. Ces bornes s'intègrent au Circuit électrique, le réseau de bornes de recharge géré par Hydro-Québec, qui comptait 2 941 bornes au 31 mars 2021 (2 498 bornes de niveau 2 et 443 bornes de recharge de niveau 3).

Dans le cadre du Programme de soutien au déploiement des autobus scolaires électriques au Québec, le Ministère a octroyé, en 2020-2021, des aides financières pour soutenir l'achat de 36 autobus scolaires électriques. Le programme s'est terminé le 31 mars 2021. Au total, entre le 1^{er} avril 2015 et le 31 mars 2021, 138 aides financières ont été octroyées.



Indicateur 3.2 : Nombre de véhicules électriques dans le parc gouvernemental

(mesure de départ : 955 véhicules électriques au 31 mars 2019)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	1 000	1 350	1 700	2 000
Résultat	1 246 (cible atteinte)	1 478 (cible atteinte)		

Explication du résultat obtenu en 2020-2021

Le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 comprenait une mesure visant à pourvoir le parc automobile gouvernemental de 1 000 véhicules électriques d'ici le 31 décembre 2020. Au 31 mars 2021, celui-ci comptait 1 478 véhicules électriques ou hybrides rechargeables en circulation, soit 18,6 % de plus que le nombre recensé au 31 mars 2020.

Le Plan pour une économie verte 2030, dévoilé en novembre 2020, propose d'électrifier, d'ici 2030, 100 % des automobiles, des fourgonnettes, des minifourgonnettes et des véhicules utilitaires sport utilisés par les ministères, certains organismes gouvernementaux, le réseau de la santé et des services sociaux ainsi que le réseau de l'éducation et de l'enseignement supérieur. Le gouvernement veut aussi électrifier 25 % du parc de camionnettes de ces mêmes entités.

OBJECTIF 4 : SOUTENIR LA MISE EN PLACE DE SERVICES EN TRANSPORT COLLECTIF

Contexte lié à l'objectif : La mise en place d'une offre de services de transport diversifiée pour la population est une condition de base afin que toutes et tous puissent avoir accès à plusieurs options de déplacement. Le Ministère veut soutenir l'implantation du transport durable par l'entremise d'un plus large éventail de choix en vue d'améliorer les déplacements quotidiens en les rendant plus efficaces, sécuritaires et abordables.

Afin d'accroître l'utilisation des transports collectifs, le Ministère poursuit son soutien au moyen du Programme d'aide au développement du transport collectif, un programme pluriannuel doté d'un budget de 549,8 millions de dollars pour les années 2019 et 2020. Le programme vise notamment à financer les services de transport en commun en milieu urbain et les services de transport collectif régional.

En outre, le Ministère poursuit son soutien aux autorités organisatrices de transport dans la mise en place de grands projets stratégiques de transport collectif tels que :

- le Réseau structurant de transport en commun de Québec : à la suite des audiences publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement et des analyses d'impact, le gouvernement a présenté, à la Ville de Québec, des bonifications au projet pour s'assurer que celui-ci répond aux besoins de la population;
- le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal et de ses projets liés, le centre d'attache Nord-Ouest de la Société de transport de Montréal et le remplacement du système de contrôle des trains sur la ligne bleue : le Ministère a assuré le suivi des activités de planification de ces projets avec les partenaires concernés;



- le service rapide par bus sur le boulevard Pie-IX, entre Montréal et Laval : dans le cadre du suivi de la phase de réalisation du projet avec les partenaires concernés, le Ministère a assuré la coordination entre les chantiers du lot de Laval du service rapide par bus et le chantier de réfection majeure du pont Pie-IX, notamment, ainsi que la coordination entre le service rapide par bus, dans le secteur de Montréal, et d'autres chantiers en cours;
- la construction d'un garage souterrain à la station de métro Côte-Vertu, à Montréal : le Ministère a assuré le suivi de la phase de réalisation du projet, dont la Société de transport de Montréal est la gestionnaire, afin de le livrer dans le respect des coûts autorisés et de l'échéancier;
- les mesures prioritaires sur le boulevard Guillaume-Couture, à Lévis : le Ministère a poursuivi sa collaboration avec la Ville de Lévis et la Société de transport de Lévis afin de mieux définir le projet en prévision du dépôt du dossier d'affaires;
- le Réseau express métropolitain de l'Est : en décembre 2020, CDPQ Infra annonçait, conjointement avec le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal, le projet du Réseau express métropolitain de l'Est, qui consiste à relier les secteurs de Pointe-aux-Trembles et du Cégep Marie-Victorin avec le centre-ville de Montréal;
- le Réseau express métropolitain en réalisation : le Ministère a maintenu sa contribution financière aux mesures d'atténuation dans le cadre de la stratégie d'atténuation des travaux du Réseau express métropolitain. Dans le contexte de la pandémie de COVID-19, et en raison de la baisse significative d'achalandage observée, des adaptations ont été apportées à cette stratégie.

Certains de ces projets pourront bénéficier des mesures prévues à la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure.

De plus, le Ministère contribue, par l'intermédiaire du Programme de subvention au transport adapté, à la mise en place de services de transport adapté afin de favoriser l'intégration sociale, professionnelle et économique des personnes handicapées. En fait, il soutient financièrement les sociétés de transport en commun ainsi que les organisations municipales afin qu'elles puissent doter leur territoire d'un service de transport répondant aux besoins des personnes handicapées.



Indicateur 4.1 : Achalandage du transport collectif

(mesure de départ : 644 millions de déplacements effectués en 2018)⁹

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	s. o.	260 millions de déplacements	330 millions de déplacements	425 millions de déplacements
Résultat	s. o.	275,8 millions de déplacements (cible atteinte)		

L'indicateur de l'achalandage du transport collectif et ses cibles ont été modifiés pour 2020-2021 et les périodes suivantes en raison des répercussions de la pandémie de COVID-19. L'indicateur n'est plus présenté en fonction d'un pourcentage d'augmentation, mais plutôt au moyen d'un nombre, et ce, pour en faciliter la compréhension. De plus, les cibles ont été réduites puisque ce secteur a connu des baisses majeures d'achalandage depuis la mise en place des mesures sanitaires par le gouvernement.

Explication du résultat obtenu en 2020-2021

L'achalandage du transport collectif a atteint 275,8 millions de déplacements¹⁰ en 2020, soit une baisse de 57,6 % par rapport à celui observé en 2019. La pandémie de COVID-19 a entraîné une diminution importante du nombre de déplacements occasionnée par la mise en place de mesures sanitaires telles que l'isolement volontaire, le télétravail et les études à distance.

Achalandage du transport collectif (millions de déplacements)

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
584,6	597,5	604,9	605,4	598,8	604,2	619,2	643,9	649,7 ^a	275,8 ^b

a. Donnée révisée en date du 22 mai 2021.

b. Donnée préliminaire en date du 22 mai 2021.

Pour les sociétés de transport du Québec et le réseau de trains de Montréal, le nombre de déplacements en 2020 s'élève à 265 millions¹¹, en baisse de 57,4 % par rapport aux données de 2019. La variation pour chacun des organismes couvre un spectre varié, allant d'une diminution de 18,1 % pour le Réseau de transport de Longueuil à une diminution de 64,5 % pour la Société de transport de l'Outaouais. Quant aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport, l'achalandage total est de 10,8 millions¹² de déplacements, en baisse de 61 % par rapport à 2019.

9. La valeur pour l'année 2018 a été révisée à 644 millions de déplacements depuis l'adoption du Plan stratégique 2019-2023.

10. Il s'agit d'une donnée préliminaire en date du 22 mai 2021.

11. *Ibid.*

12. *Ibid.* Cela inclut les données des conseils intermunicipaux de transport et du Conseil régional de transport de Lanaudière, qui ont été abolis le 1^{er} juin 2017.



Indicateur 4.2 : Nombre de déplacements des personnes admises en transport adapté

(mesure de départ : 8 924 507 déplacements en 2017)¹³

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	s. o.	9,0 millions de déplacements	4,5 millions de déplacements	5,0 millions de déplacements
Résultat	s. o.	9,4 millions de déplacements (cible atteinte)		

L'indicateur du nombre de déplacements des personnes admises en transport adapté et ses cibles ont été modifiés. L'indicateur n'est plus présenté en fonction d'un pourcentage d'augmentation, mais au moyen d'un nombre, et ce, pour en faciliter la compréhension. Les cibles ont été réduites pour 2021-2022 et 2022-2023 puisque la mise en place des mesures sanitaires par le gouvernement en raison de la pandémie entraînera des baisses majeures du nombre de déplacements des personnes admises en transport adapté en 2020 et en 2021.

Explication du résultat obtenu en 2020-2021

La donnée disponible est celle de 2019¹⁴. Ainsi, le nombre de déplacements des personnes admises en transport adapté est estimé à 9 397 537, ce qui représente une hausse de 2,7 % par rapport aux données obtenues l'année précédente.

Déplacements des personnes admises en transport adapté

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 ^a	2018 ^a	2019 ^b
7 397 000	7 657 640	7 878 202	8 208 115	8 435 437	8 728 612	8 927 283	9 148 140	9 397 537

a. Données révisées en date du 6 mai 2021.

b. Donnée préliminaire en date du 6 mai 2021.

OBJECTIF 5 : ASSURER LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

Contexte lié à l'objectif : Le Ministère vise à optimiser les gains en matière de sécurité afin de rendre le réseau routier toujours plus sécuritaire. L'atteinte des objectifs passe notamment par plusieurs mesures, allant de la correction de l'orniérage et de la mise en forme et de l'asphaltage des accotements jusqu'à la réalisation d'avis et d'audits de sécurité lors de la conception de projets routiers. Le Ministère maintient des exigences élevées pour la surveillance continue du réseau, la gestion des corridors routiers, la signalisation, le marquage, l'éclairage et l'entretien hivernal. Il cherche à assurer un partage de la route harmonieux et sécuritaire et à mieux encadrer l'utilisation des modes de transport. Une attention particulière est accordée à la sécurité des piétons et des cyclistes de même qu'à celle des usagers et des personnes qui travaillent aux abords des zones de travaux.

13. La valeur pour l'année 2017 a été révisée à 8 924 507 déplacements depuis l'adoption du Plan stratégique 2019-2023.

14. La donnée de 2020 sera disponible dans le prochain rapport annuel de gestion.



Indicateur 5.1 : Pourcentage de réduction de la moyenne triennale du nombre d'accidents mortels ou graves

(mesure de départ : 1 564 accidents, moyenne triennale de 2016-2017-2018)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	≥ 1 %	≥ 3 %	≥ 5 %	≥ 7 %
Résultat	3,2 % (cible atteinte)	9,8 % (cible atteinte)		

Explication du résultat obtenu en 2020-2021

La moyenne triennale des accidents mortels et graves pour la période 2018-2019-2020 a diminué de 9,8 %, avec 1 411 accidents, comparativement à 1 564 pour la période de référence 2016-2017-2018. Le nombre de véhicules en circulation sur l'ensemble du réseau routier québécois et de titulaires de permis de conduire est en hausse pour l'année 2020.

Moyenne triennale des accidents mortels et graves impliquant un véhicule routier par rapport au nombre de véhicules en circulation et de titulaires de permis de conduire au 31 décembre de chaque année

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Moyenne triennale se terminant l'année indiquée	2 233	2 137	1 956	1 794	1 677	1 602	1 603	1 564	1 514	1 411
Véhicule en circulation	5 985 463	6 082 303	6 191 286	6 240 266	6 310 810	6 416 349	6 552 488	6 608 276	6 697 819	6 834 681
Titulaire de permis de conduire	5 156 353	5 194 760	5 241 846	5 283 950	5 330 564	5 375 648	5 414 479	5 473 342	5 528 681	5 546 433

La forte réduction de la moyenne triennale 2018-2019-2020 des accidents mortels et graves, soit 1 411 par rapport à la moyenne précédente de 1 514, est influencée par le bilan des accidents mortels et graves de l'année 2020, qui a diminué par rapport à celui de 2019. En effet, il y a eu 316 accidents mortels et 986 accidents graves en 2020, ce qui représente une hausse de 7 accidents mortels, mais une diminution de 116 accidents graves, en comparaison avec l'année 2019.

À l'égard de la sécurité routière, le Ministère a notamment procédé à la correction de cinq sites à potentiel d'amélioration¹⁵. Un site à potentiel d'amélioration est désigné comme étant un endroit ponctuel du réseau où est relevée une concentration d'accidents qui peuvent être attribuables au comportement des conductrices et conducteurs, à des déficiences de l'infrastructure routière ou à des défauts mécaniques des véhicules. En ce qui a trait aux déficiences de l'infrastructure, plusieurs interventions peuvent être effectuées afin de réduire

15. La liste des sites à potentiel d'amélioration en sécurité routière 2019-2020 est disponible sur le site Web du Ministère : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/Documents/Liste-Sites-Potentiel-Amelioration-2019-2020.pdf>.

de manière significative le nombre d'accidents sur les routes du Ministère. Parmi les travaux exécutés à la suite d'études de sécurité réalisées par le Ministère se trouvent notamment les projets de :

- réaménagement de l'intersection de la route 139 et de la rue Brodeur, à Saint-Alphonse-de-Granby, en Estrie;
- construction d'une voie de virage à gauche dans les deux sens dans un secteur à quatre voies contiguës sur la route 169, au nord de la rivière Couchepaganiche jusqu'au sud du 16^e Chemin, à Métabetchouan–Lac-à-la-Croix, au Lac-Saint-Jean;
- mise en service de la voie de contournement sur la route 117 à Rouyn-Noranda, en Abitibi-Témiscamingue, ce qui permet de retirer la circulation de véhicules lourds au centre-ville.

Par ailleurs, pour atteindre la cible de réduction de la moyenne triennale des accidents mortels ou graves et améliorer le bilan routier des prochaines années, des mesures continueront d'être appliquées. Par exemple, la poursuite de la mise en œuvre de la Politique de mobilité durable – 2030 permettra notamment d'intégrer la Vision zéro comme stratégie de référence en sécurité routière et de déployer des moyens d'action pour des routes et des abords de routes plus sécuritaires. Également, les mesures du Plan d'action ministériel en sécurité routière 2018-2023 ont été mises en œuvre.

OBJECTIF 6 : DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ DU RÉSEAU

Contexte lié à l'objectif : En s'appuyant sur les cadres d'intervention modaux de la Politique de mobilité durable – 2030, le Ministère soutient la complémentarité du développement du transport routier des marchandises ainsi que du transport ferroviaire, maritime et aérien afin d'en assurer une utilisation optimale. L'efficacité des chaînes logistiques est une condition essentielle à la compétitivité des entreprises dans un contexte d'échanges commerciaux transfrontaliers. En plus de stimuler la croissance économique, l'utilisation optimale des modes de transport et de l'intermodalité contribue à l'augmentation des tonnages de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec.

Plus précisément, le Ministère a annoncé, le 25 novembre 2020, une étude de faisabilité économique pour le transport des marchandises dans le corridor ferroviaire Estrie-Montérégie. De plus, les travaux de réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie se poursuivent.

Bien que la nouvelle vision maritime ait été en élaboration en 2020-2021, certaines réalisations étaient déjà en cours. Le gouvernement a notamment annoncé, le 12 janvier 2021, une aide financière de 55 millions de dollars à l'Administration portuaire de Montréal dans le cadre de son projet d'expansion à Contrecoeur. Ce nouveau terminal à la fine pointe de la technologie permettra l'ajout de 1,15 million de conteneurs afin de répondre efficacement à la demande. De plus, il permettra d'accueillir des navires de type post-Panamax. Ce projet illustre la volonté claire de croissance en ce qui a trait au transport des marchandises sur le fleuve Saint-Laurent.

En 2020-2021, 10 projets qui pourraient avoir des répercussions sur les tonnages de marchandises transbordées ont été entrepris dans le cadre du Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal, ce qui représente un soutien financier de 14,3 millions de dollars de la part du Ministère.



Indicateur 6.1 : Tonnages de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec (en milliers de tonnes)

(mesure de départ : 181 644 milliers de tonnes en 2018)¹⁶

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	s. o.	170 000	175 000	185 000
Résultat	s. o.	181 523 (cible atteinte)		

L'indicateur des tonnages de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec et ses cibles ont été modifiés en raison des répercussions de la pandémie de COVID-19. L'indicateur n'est plus présenté en fonction d'un pourcentage d'augmentation, mais plutôt au moyen d'un nombre, et ce, pour en faciliter la compréhension. Les cibles ont été réduites puisque ce secteur a connu des baisses importantes de marchandises transbordées dans le contexte de la pandémie.

Explication du résultat obtenu en 2020-2021

En 2020, les tonnages de marchandises transbordées sont estimés à 181 523 milliers de tonnes¹⁷. Il s'agit d'un recul de 4,7 % par rapport aux 190 498 milliers de tonnes¹⁸ mesurés en 2019. Les trois événements ci-après ont provoqué cette baisse :

- les mesures sanitaires mises en place pour lutter contre la propagation de la COVID-19;
- le blocus ferroviaire qui a eu lieu du 10 février au 5 mars 2020;
- l'arrêt de la grande majorité des opérations de manutention des cargaisons lors des jours de grève au port de Montréal en juillet et en août 2020.

Le recul étant moins important que ce qui avait été anticipé, la cible est atteinte.

16. Les délais de publication des données probantes permettant de calculer cet indicateur sont de deux à trois ans. Dans le Plan stratégique 2019-2023, la valeur des marchandises transbordées pour l'année de départ, soit 2018, a été estimée à 177 033 milliers de tonnes. La valeur pour l'année 2018 a été révisée à 181 644 milliers de tonnes à la suite de la publication du Plan stratégique 2019-2023.

17. Puisque les données probantes ne sont pas disponibles pour l'année 2020, la valeur présentée est une estimation. Elle sera révisée dans le prochain rapport annuel de gestion.

18. Dans le *Rapport annuel de gestion 2019-2020*, la valeur des marchandises transbordées pour l'année 2019 a été estimée à 190 089 milliers de tonnes. Cette valeur a été révisée à 190 498 milliers de tonnes.

OBJECTIF 7 : APPLIQUER LE CONCEPT DE CARBONEUTRALITÉ AUX PROJETS ROUTIERS DE 100 MILLIONS DE DOLLARS ET PLUS

Contexte lié à l'objectif : Le Ministère fait preuve de proactivité et d'innovation en étant l'un des premiers ministères au Canada à s'engager dans une démarche visant à éviter, à réduire et à compenser les émissions de gaz à effet de serre produites par ses activités. La reconstruction de l'échangeur Turcot, premier chantier carboneutre au Québec réalisé par le Ministère, aura inspiré, en 2019, une directive ministérielle pour la gestion du carbone lié aux projets routiers de 100 millions de dollars et plus. Pour établir un bilan neutre en carbone, l'application d'un cadre de gestion visera à systématiser, à intégrer et à coordonner les actions d'inventaire, de réduction et de compensation des émissions de gaz à effet de serre. Grâce à une amélioration des méthodes d'inventaire des émissions, le Ministère recensera annuellement, dans un registre, les quantités de gaz à effet de serre émises, réduites et compensées, et ce, pour chacun des projets routiers concernés. L'approche de carboneutralité est appliquée aux nouveaux projets inscrits au Plan québécois des infrastructures qui sont à l'étape de la réalisation.

Indicateur 7.1 : Proportion des nouveaux projets routiers de 100 millions de dollars et plus, en réalisation, adoptant une approche carboneutre

(mesure de départ : 1 projet au 31 mars 2019)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	25 %	50 %	40 %	50 %
Résultat	0 % (cible non atteinte)	100 % (cible atteinte)		

Les cibles de l'indicateur de la proportion des nouveaux projets routiers de 100 millions de dollars et plus, en réalisation, adoptant une approche carboneutre ont été modifiées pour les années 2021-2022 et 2022-2023 en raison des répercussions des diverses mesures de relance économique découlant de la crise de la COVID-19, dont l'adoption, le 10 décembre 2020, de la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure.

La charge de travail des équipes de même que les délais pour la mise en chantier d'une vingtaine de projets routiers de plus de 100 millions de dollars, dont neuf nouveaux projets, nécessitent des adaptations pour l'application de l'approche de carboneutralité. La mise en œuvre d'une nouvelle directive, comme celle sur la gestion du carbone, se fait graduellement. Le Ministère vise à atteindre ces nouvelles cibles en adoptant une approche progressive qui consiste à effectuer une évaluation sommaire des gaz à effet de serre qui seront émis pendant les travaux, à prévoir un budget de compensation de ces gaz à effet de serre et à procéder à l'inventaire des émissions pendant les travaux en vue de leur compensation.

Explication du résultat obtenu en 2020-2021

En 2020-2021, un projet de 100 millions de dollars et plus est passé en phase de réalisation, soit la réfection majeure du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. En juin 2020, le Conseil des ministres a autorisé la signature du contrat de conception-construction-financement de ce projet, et le contrat a été signé en juillet 2020. L'approche de carboneutralité est appliquée à ce projet. Par conséquent, le Ministère obtient un résultat de 100 %.



ENJEU 3 : PERFORMANCE ORGANISATIONNELLE

Orientation 3 : Augmenter l'efficacité et l'efficience du Ministère

Le déploiement d'une culture d'amélioration continue, d'innovation et de gestion axée sur les résultats s'est poursuivi en 2020-2021. Afin de placer la clientèle et les partenaires au centre du processus décisionnel du Ministère, la Direction de l'amélioration des services à la clientèle et de la gestion des plaintes a été créée. Des comités d'amélioration continue ont également été mis en place. Enfin, certains processus ont été optimisés, notamment en ce qui a trait au paiement des entrepreneurs et à l'acquisition de biens immobiliers.

OBJECTIF 8 : ASSURER UNE GESTION RIGOUREUSE DES PROJETS ROUTIERS

Contexte lié à l'objectif : Une des principales activités du Ministère lui permettant de réaliser sa mission est la mise en œuvre de projets qui visent l'exécution de travaux routiers. En effet, le Ministère planifie chaque année la réalisation de plusieurs centaines de chantiers sur l'ensemble du territoire québécois.

L'implantation de la gestion organisationnelle des projets se poursuit par l'entremise des travaux du Comité de gouvernance du portefeuille d'investissements en infrastructures. Instauré en octobre 2020, ce comité a pour mandat premier de développer une vision globale et intégrée de tous les projets d'infrastructure de transport du Ministère qui ont des répercussions sur la mobilité des personnes et des biens.

Indicateur 8.1 : Taux d'utilisation des investissements pour les projets routiers

(mesure de départ : 92 % au 31 mars 2019)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	≥ 90 %	≥ 90 %	≥ 90 %	≥ 90 %
Résultat	96,7 % (cible atteinte)	90,8 % (cible atteinte)		

Explication du résultat obtenu en 2020-2021

L'indicateur portant sur le taux d'utilisation des investissements pour les projets routiers permet de suivre les sommes investies annuellement dans le réseau. Des travaux sont essentiels pour assurer la pérennité, l'amélioration et le développement du réseau. Il est à noter que certains projets s'échelonnent sur plusieurs années.

Pour une troisième année consécutive, le taux d'utilisation des investissements pour les projets routiers est supérieur à 90 %. En effet, le Ministère a dépensé 90,8 % du montant des investissements prévu à la programmation initiale, et ce, malgré les circonstances sanitaires qui ont retardé le début de la saison des travaux.

Le Ministère continue à mettre en place différentes initiatives visant à améliorer sa performance. Les facteurs suivants ont notamment contribué à cet excellent résultat : l'application rigoureuse des orientations en matière de gestion de projets routiers, un nombre significatif de projets pour lesquels les contrats étaient signés ou prêts à l'être en début d'année financière, et des conditions météorologiques favorables.



OBJECTIF 9 : GÉRER DE FAÇON RIGOUREUSE LES CONTRATS LIÉS AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Contexte lié à l'objectif : Le Ministère est le plus important donneur d'ouvrage de l'appareil gouvernemental. Il accorde 2 600 contrats en moyenne par année pour la construction d'infrastructures de transport sécuritaires et leur entretien. Pour qu'une administration rigoureuse des fonds publics soit assurée, la gestion contractuelle doit être efficace et efficiente.

Dans cette optique, le Ministère poursuit, de façon continue, l'amélioration de sa gestion contractuelle en :

- veillant à favoriser l'ouverture et la saine concurrence des marchés, notamment par l'innovation;
- renforçant l'expertise et la compétence des ressources dans les domaines clés de la gestion contractuelle;
- établissant des mécanismes de contrôle rigoureux et pertinents lors de l'attribution et du suivi des contrats;
- visant la transparence par la publication de données contractuelles utiles à la prise de décision.

Indicateur 9.1 : Taux de respect global du montant à la signature des contrats

(mesure de départ : 97,2 % au 31 mars 2019)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	≤ 100 %	≤ 100 %	≤ 100 %	≤ 100 %
Résultat	98,2 % (cible atteinte)	99,6 % (cible atteinte)		

Explication du résultat obtenu en 2020-2021

La valeur définitive des contrats terminés de construction et de services professionnels relatifs aux infrastructures de transport représente 99,6 % de la valeur de ces contrats à leur signature. Le Ministère a donc atteint la cible fixée.

OBJECTIF 10 : ACCÉLÉRER LE TRAITEMENT DES DEMANDES D'AIDE FINANCIÈRE REÇUES DES MUNICIPALITÉS POUR LA RÉFECTION DU RÉSEAU ROUTIER LOCAL

Contexte lié à l'objectif : Le Ministère assiste les municipalités pour la planification, l'entretien et l'amélioration du réseau routier local, notamment par la mise en œuvre du Programme d'aide à la voirie locale.

En vue d'offrir un service de qualité aux municipalités, le Ministère s'engage à réduire le délai de traitement des demandes d'aide financière¹⁹ complètes pour les deux volets suivants du programme :

- Redressement;
- Accélération.

19. Cela exclut les délais municipaux et les périodes durant lesquelles les budgets ne sont pas disponibles.



Indicateur 10.1 : Délai moyen de traitement des demandes d'aide financière complètes

(mesure de départ : n'a jamais été mesuré; nouvel indicateur)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	60 jours	75 jours	60 jours	50 jours
Résultat	Non disponible (cible non atteinte)	70,1 jours (cible atteinte)		

Les cibles de l'indicateur du délai moyen de traitement des demandes d'aide financière complètes ont été modifiées en raison de la relance économique et des répercussions de la pandémie de COVID-19. Pour relancer l'économie, le gouvernement a accordé des investissements additionnels de 100 millions de dollars pour 2020-2021 aux volets Accélération et Redressement du Programme d'aide à la voirie locale. Le programme atteint ainsi un budget annuel de 330 millions de dollars. Cette hausse budgétaire est importante comparativement au montant de 70 millions de dollars historiquement accordé par année. Par conséquent, le volume de demandes a augmenté. Les cibles ont été réduites pour prendre en compte cet accroissement du nombre de demandes.

Explication du résultat obtenu en 2020-2021

En 2020-2021, la cible révisée a été atteinte avec un délai moyen de traitement des demandes d'aide financière complètes de 70,1 jours. Des améliorations ont été apportées afin de réduire ce délai pour les volets Redressement et Accélération, notamment :

- l'introduction de la prestation électronique de services pour le dépôt et le suivi des demandes d'aide financière;
- la réalisation de travaux de cartographie des processus de traitement des demandes, ce qui a permis d'optimiser les processus et de planifier certaines améliorations à apporter ultérieurement.

OBJECTIF 11 : AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE CLIENT PAR LA PRESTATION ÉLECTRONIQUE DE SERVICES

Contexte lié à l'objectif : La Stratégie de transformation numérique gouvernementale est un projet de société qui met le numérique au service de la personne et du bien commun. Elle assure la cohérence de l'ensemble des actions gouvernementales afin d'accélérer le déploiement, dans tous les milieux, d'une véritable culture numérique.

Le passage au numérique s'est traduit notamment par la mise en service, en février 2019, de la prestation électronique pour les demandes de permis spéciaux de circulation et la délivrance de ces permis. Cet outil en ligne entièrement transactionnel permet une gestion des demandes de permis 365 jours par année, 24 heures par jour.

Soucieux d'offrir des services publics rapides, intuitifs et faciles d'utilisation pour la population, le Ministère cherche à obtenir la rétroaction des utilisatrices et des utilisateurs.



Indicateur 11.1 : Taux de satisfaction des demandeurs de permis spéciaux de circulation

(mesure de départ : n'a jamais été mesuré; nouveau service)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	70 %	72 %	75 %	80 %
Résultat	91 % (cible atteinte)	92 % (cible atteinte)		

Explication du résultat obtenu en 2020-2021

À la suite d'une collecte de données réalisée, 92 % des personnes répondantes²⁰ ont déclaré être satisfaites de leur expérience de demande de permis spécial de circulation en 2020-2021. Le Ministère maintient un taux de satisfaction supérieur à celui de l'année précédente, qui est de 91 %, et atteint sa cible pour une deuxième année consécutive.

20. Les demandeurs particuliers n'ont toutefois pas pu être questionnés, puisque leur adresse de courriel et leur nom sont des renseignements personnels et confidentiels.



2.2 Déclaration de services aux citoyens

L'année 2020-2021 est la troisième année de mise en œuvre de la Déclaration de services aux citoyens actuelle. Cinq engagements sur sept ont été respectés dans une proportion de plus de 90 % en 2020-2021.

Respect des délais

Résultats des engagements de la Déclaration de services aux citoyens

ENGAGEMENT ET INDICATEUR	DÉLAI MAXIMAL ^a	CIBLE	2020-2021		2019-2020		2018-2019	
			NOMBRE DE DEMANDES	TAUX DE RESPECT	NOMBRE DE DEMANDES	TAUX DE RESPECT	NOMBRE DE DEMANDES	TAUX DE RESPECT
Prise d'appel par une préposée ou un préposé aux renseignements	3 minutes	90 %	33 671	87 % (cible non atteinte)	46 295	87 % (cible non atteinte)	40 422 ^b	90 % (cible atteinte)
Réponse aux demandes de renseignements écrites traitées par les préposées et préposés de Québec 511	10 jours ouvrables	90 %	765	95 % (cible atteinte)	804	94 % (cible atteinte)	765	91 % (cible atteinte)
Traitement des demandes de réclamation pour dommages ^c	60 jours ouvrables	90 %	1 635	85 % (cible non atteinte)	2 911	81 % (cible non atteinte)	2 212	90 % (cible atteinte)
Diffusion et mise à jour des informations sur Québec 511 à la suite de la prise de connaissance d'un événement sur le réseau routier et ayant des répercussions sur la circulation	20 minutes	90 %	14 272	98 % (cible atteinte)	19 707	98 % (cible atteinte)	19 214	99 % (cible atteinte)

- Les délais commencent à la date de réception de la demande, le cas échéant. Ils n'incluent pas les délais postaux. Si la demande est incomplète, la personne qui fait la demande en sera avisée rapidement. Le traitement est alors suspendu jusqu'à la réception des renseignements ou des documents manquants.
- Une révision du résultat de 2018-2019 a été effectuée afin de présenter le nombre d'appels traités plutôt que le nombre d'appels traités dans un délai maximal de trois minutes.
- Une réclamation pour dommages est une demande, mise en demeure ou facture signifiée au Ministère relativement à des situations pouvant impliquer sa responsabilité extracontractuelle et comportant un dommage.

Prise d'appel par une préposée ou un préposé aux renseignements

Le service Québec 511²¹ a répondu à 33 671 appels en 2020-2021. Il s'agit d'une baisse importante du nombre d'appels comparativement à l'année précédente, et cette réduction est directement liée à la crise sanitaire de la COVID-19. En effet, lors de la fermeture de certains secteurs économiques, une diminution d'appels était observée.

Lors des premiers mois de la pandémie, le Ministère n'a pas pu respecter son engagement concernant la prise d'appel puisque les membres du personnel en télétravail ne disposaient pas des outils nécessaires pour réaliser une telle tâche de la maison. Par la suite, les outils permettant le télétravail ont été déployés et des améliorations ont été mises en place, notamment le partage de connaissances et la mise à jour des procédures de travail. Par conséquent, le pourcentage des appels pris en moins de trois minutes est remonté au-dessus de 90 % au cours du dernier semestre, et ce, malgré le traitement des appels liés aux changements apportés au transport rémunéré des personnes par automobile, un mandat *ad hoc* qui a généré une hausse significative d'appels pour cette même période. La cible annuelle, qui est de répondre à 90 % des appels en moins de trois minutes, n'a pas été atteinte, avec un résultat de 87 %, soit le même que celui de l'exercice précédent.

Réponse aux demandes de renseignements écrites traitées par les préposées et préposés de Québec 511

Le volume de demandes de renseignements écrites adressées aux préposées et préposés de Québec 511 est demeuré sensiblement le même que l'année précédente. Le Ministère a respecté son engagement en présentant un résultat de 95 % pour le taux de réponses transmises aux citoyennes et aux citoyens dans un délai de 10 jours ouvrables et moins.

Traitement des demandes de réclamation pour dommages

Le nombre de demandes de réclamation pour dommages reçues a diminué de 44 %, passant de 2 727 en 2019-2020 à 1 519 en 2020-2021. La baisse de la circulation sur les routes durant le confinement lié à la COVID-19 explique en grande partie cette diminution.

La réduction du nombre de réclamations pour dommages reçues et la mise en place d'un outil de gestion en 2019-2020 ont permis d'améliorer le délai de traitement des demandes. Conséquemment, 85 % des demandes de réclamation pour dommages ont été traitées dans un délai de 60 jours en 2020-2021, soit une amélioration de 4 points de pourcentage depuis 2019-2020.

21. Québec 511 est un service qui permet aux usagers de la route de consulter les renseignements nécessaires à la planification de déplacements sécuritaires sur le réseau routier du Québec. Québec 511 diffuse de l'information sur les travaux routiers, les conditions routières hivernales, les événements en cours sur le réseau, les avertissements en vigueur, les services offerts dans les haltes routières, l'état du service de traversier et le temps d'attente aux postes frontaliers. À ces informations s'ajoute l'accès aux caméras de circulation. Québec 511 peut être consulté sur différentes plates-formes : service téléphonique, site Web, application mobile et comptes Twitter.



Diffusion et mise à jour des informations sur Québec 511 à la suite de la prise de connaissance d'un événement sur le réseau routier et ayant des répercussions sur la circulation

Dans plus de 98 % des cas, la diffusion et la mise à jour des informations sur Québec 511 ont été réalisées en moins de 20 minutes à la suite de la prise de connaissance d'un événement sur le réseau routier et ayant des répercussions sur la circulation.

Mesure de la satisfaction, des besoins et des attentes

Afin de connaître la satisfaction des usagers du service Québec 511²², le Ministère a sondé²³ la population sur une période de quatre semaines en février et en mars 2021. Les informations relatives aux conditions routières hivernales demeurent celles qui sont jugées les plus utiles, l'étant par les trois quarts des usagers du service.

Résultats des engagements relatifs à la satisfaction des usagers de Québec 511

ENGAGEMENT ET INDICATEUR	CIBLE	TAUX DE RESPECT EN 2020-2021	TAUX DE RESPECT EN 2019-2020	TAUX DE RESPECT EN 2018-2019
Taux global de satisfaction des usagers de Québec 511	90 %	94 % (cible atteinte)	90 % (cible atteinte)	91 % (cible atteinte)
Proportion d'usagers de Québec 511 qui considèrent que l'information obtenue leur a été utile pour planifier leurs déplacements	90 %	93 % (cible atteinte)	87 % (cible non atteinte)	88 % (cible non atteinte)

Le taux global de satisfaction des usagers de Québec 511 est de 94 %, alors que la proportion d'usagers de Québec 511 qui considèrent que l'information obtenue leur a été utile pour planifier leurs déplacements est de 93 %. Ces résultats connaissent une hausse marquée comparativement à ceux de l'exercice précédent, laquelle est probablement attribuable en partie à la mise à niveau, en 2019-2020, de l'application mobile de Québec 511 pour les systèmes d'exploitation Android et iOS. Cet important rehaussement technologique a permis d'améliorer la performance en ce qui a trait à la gestion des données, en plus de doter l'application d'une nouvelle ergonomie intuitive favorisant la navigation et la recherche d'informations. L'ensemble des services de Québec 511 a connu une augmentation du taux de satisfaction des usagers, ce qui est possiblement dû également à l'hiver clément ainsi qu'à la situation pandémique, laquelle a modifié les habitudes de la population en réduisant les déplacements.

22. Le rapport et les résultats du sondage sont disponibles sur le site Web du Ministère.

23. En 2020, le Ministère a réalisé un seul sondage annuel, soit en période hivernale, puisque peu de différences significatives ont été relevées à l'occasion de la comparaison des résultats des deux sondages réalisés en 2019, c'est-à-dire lors des périodes hivernale et estivale.

Voici quelques autres constats tirés du sondage :

- parmi les usagers du service, 89 % sont satisfaits de la fiabilité et de l'exactitude de l'information diffusée concernant les conditions routières hivernales;
- une forte majorité d'usagers (94 %) est satisfaite du site Web de Québec 511;
- le taux de satisfaction à l'endroit de l'application mobile de Québec 511 a progressé, passant de 88 % à 95 %;
- les usagers consultent le service quelques heures avant un déplacement (44 %) ou tout juste avant de prendre la route (35 %);
- la très grande majorité des usagers (90 %) qui ont parlé avec une préposée ou un préposé du service téléphonique de Québec 511 ont été satisfaits des services obtenus;
- au moins deux usagers sur cinq du service téléphonique disent avoir parlé à une préposée ou un préposé aux renseignements pour obtenir l'information recherchée. La plupart d'entre eux l'ont fait pour signaler un incident ou un accident sur le réseau (67 %) ou pour s'informer des conditions routières hivernales et des travaux routiers (30 %).

Recours

Le Ministère s'efforce d'améliorer de façon continue la qualité de ses services en accordant une grande attention aux plaintes, aux commentaires et aux suggestions qu'il reçoit.

Résultats des engagements relatifs aux plaintes traitées

TYPE DE SERVICE	DÉLAI MAXIMAL	CIBLE	2020-2021		2019-2020		2018-2019	
			NOMBRE DE DEMANDES	TAUX DE RESPECT	NOMBRE DE DEMANDES	TAUX DE RESPECT	NOMBRE DE DEMANDES	TAUX DE RESPECT
Réponse aux plaintes reçues des citoyennes et des citoyens ^a	20 jours ouvrables ^b	90 %	4 606	95 % (cible atteinte)	6 366	93 % (cible atteinte)	5 293	94 % (cible atteinte)

- Une plainte est l'expression verbale ou écrite de l'insatisfaction d'une citoyenne ou d'un citoyen qui s'estime lésé ou qui allègue avoir subi un inconfort à la suite d'un événement, d'une situation, d'un acte ou d'une omission liés aux produits ou aux services du Ministère.
- Si le Ministère est dans l'impossibilité de fournir une réponse dans le délai prévu, la citoyenne ou le citoyen est informé, par une personne répondante, des motifs qui justifient le délai et de la date approximative à laquelle une réponse sera fournie.

Au cours de l'exercice 2020-2021, le Ministère a traité 4 606 plaintes. Le délai de traitement maximal, fixé à 20 jours ouvrables, a été respecté dans 95 % des dossiers de plaintes. Le nombre de plaintes traitées a diminué, passant de 6 366 en 2019-2020 à 4 606 en 2020-2021.



Nombre de plaintes reçues par sujet

SUJET	2020-2021		2019-2020		2018-2019	
	NOMBRE	PROPORTION	NOMBRE	PROPORTION	NOMBRE	PROPORTION
Plainte relative au réseau routier	3 985	85,7 %	5 609	89,9 %	4 710	88,0 %
Plainte relative à la viabilité hivernale	420	9,0 %	740	11,7 %	828	15,5 %
Plainte relative à la chaussée	1 188	25,5 %	1 781	28,2 %	1 289	24,1 %
Plainte relative aux travaux routiers	930	20,0 %	1 242	19,7 %	1 295	24,2 %
Autres sujets relatifs au réseau routier ^a	1 447	31,1 %	1 846	29,3 %	1 298	24,2 %
Autres plaintes^b	666	14,3 %	700	11,1 %	641	12,0 %
TOTAL	4 651	100,0 %	6 309	100,0 %	5 351	100,0 %

- a. La catégorie « autres sujets relatifs au réseau routier » inclut les sujets suivants : abords de routes; circulation, feux lumineux et éclairage; conception de la route; drainage; emprises et panneaux publicitaires; environnement; infrastructures autres que routières; marquage; parcs routiers, aires de repos et haltes routières; remorquage; signalisation; structures; animaux.
- b. La catégorie « autres plaintes » inclut les sujets suivants : lois, règlements, politiques, programmes, orientations, systèmes de transport, relations avec les citoyennes et les citoyens, administration, communications et accessibilité aux services du Ministère pour les personnes ayant des limitations.

Le nombre de plaintes reçues au Ministère a diminué de 26 %, passant de 6 309 en 2019-2020 à 4 651 en 2020-2021. Cette baisse est en grande partie attribuable au confinement de plusieurs mois lié à la COVID-19, ce qui a eu comme effet de diminuer la circulation sur les routes.

Les plaintes relatives à la chaussée et aux travaux routiers sont les thèmes qui ont reçu le plus grand volume en 2020-2021, et ce, malgré une baisse respective de 33 % et de 25 % en 2020-2021 comparativement à l'année 2019-2020.

Par ailleurs, le Centre de gestion de l'équipement roulant a reçu 6 plaintes en 2020-2021, comparativement à 7 en 2019-2020 et 10 en 2018-2019. Depuis 2018-2019, un accusé de réception a été envoyé dans les 10 jours ouvrables pour 100 % des demandes.

3. LES RESSOURCES UTILISÉES

3.1 Utilisation des ressources humaines

Répartition de l'effectif par secteur d'activité

Effectif moyen incluant le nombre de personnes occupant un poste régulier ou occasionnel, à l'exclusion des étudiantes et étudiants et des stagiaires

SECTEUR D'ACTIVITÉ	2020-2021	2019-2020 ^a	ÉCART
Sous-ministériat à la performance organisationnelle	372	152	220 ^b
Sous-ministériat à l'électrification des transports, à la sécurité et à la mobilité	188	249	-61
Sous-ministériat à l'expertise contractuelle et immobilière	321	233	88 ^c
Sous-ministériat à l'ingénierie et aux infrastructures	567	577	-10
Sous-ministériat aux grands projets routiers et à la région métropolitaine de Montréal	1 075	209	866 ^d
Sous-ministériat aux projets stratégiques de transport collectif et ferroviaire	49	47	2
Sous-ministériat aux services à la gestion	618	868	-250 ^{b, c}
Sous-ministériat aux services gouvernementaux aérien, aéroportuaire et de l'équipement roulant	93	87	6
Direction générale du Centre de gestion de l'équipement roulant	376	398	-22
Direction générale du Service aérien gouvernemental	227	207	20
Sous-ministériat aux territoires	3 547	4 499	-952 ^{d, e}
Bureau du sous-ministre	58	67	-9
Secrétariat à la stratégie maritime	-	8	-8
TOTAL	7 491	7 601	-110

- a. Les données de 2019-2020 sont basées sur la structure administrative en place avant les modifications apportées en octobre 2020.
- b. En 2020-2021, la Direction générale des ressources humaines a été déplacée du Sous-ministériat aux services à la gestion au Sous-ministériat à la performance organisationnelle.
- c. En 2020-2021, la Direction générale de l'expertise immobilière a été déplacée du Sous-ministériat aux services à la gestion au Sous-ministériat à l'expertise contractuelle et immobilière.
- d. En 2020-2021, la Direction générale principale de la région métropolitaine de Montréal a été déplacée du Sous-ministériat aux territoires au Sous-ministériat aux grands projets routiers et à la région métropolitaine de Montréal.
- e. Les données incluent celles du Sous-ministériat à la sécurité civile, à la surveillance du réseau et aux partenariats, qui a été créé et joint au Sous-ministériat aux territoires en 2020-2021.

La diminution de l'effectif moyen s'explique en grande partie par le gel d'embauche instauré au début de la pandémie et la suspension des séances d'examen, laquelle a réduit le bassin de main-d'œuvre qualifiée. Néanmoins, le Ministère a pourvu les postes nécessaires afin de maintenir les services essentiels visant à préserver la sécurité et à assurer la fluidité du réseau de transport malgré les mesures mises en place dans le contexte de la COVID-19.



Effectif moyen par catégorie d'emploi

CATÉGORIE D'EMPLOI	2020-2021			2019-2020			VARIATION
	RÉGULIER	OCCASIONNEL ^a	TOTAL	RÉGULIER	OCCASIONNEL ^a	TOTAL	
Personnel d'encadrement	371	0	371	380	0	380	-2,4 %
Professionnelles et professionnels	1 314	43	1 357	1 291	33	1 324	2,5 %
Ingénieures et ingénieurs	1 061	13	1 074	1 058	10	1 068	0,6 %
Techniciennes et techniciens des travaux publics	974	21	995	1 021	21	1 042	-4,5 %
Personnel de soutien et technique	1 349	168	1 517	1 383	177	1 560	-2,8 %
Ouvrières et ouvriers	1 287	890	2 177	1 322	905	2 227	-2,2 %
TOTAL	6 356	1 135	7 491	6 455	1 146	7 601	-1,4 %

a. Cette donnée correspond au nombre moyen de personnes ayant occupé un emploi occasionnel au cours de l'année, à l'exception des stagiaires et des étudiantes et étudiants.

Effectif moyen par région administrative

RÉGION ADMINISTRATIVE	2020-2021			2019-2020			VARIATION
	RÉGULIER	OCCASIONNEL ^a	TOTAL	RÉGULIER	OCCASIONNEL ^a	TOTAL	
Bas-Saint-Laurent	316	92	408	320	84	404	1,0 %
Saguenay-Lac-Saint-Jean	243	51	294	248	49	297	-1,0 %
Capitale-Nationale	2 214	165	2 379	2 236	166	2 402	-1,0 %
Mauricie	214	48	262	220	46	266	-1,5 %
Estrie	213	71	284	222	67	289	-1,7 %
Montréal	856	134	990	866	138	1 004	-1,4 %
Outaouais	210	43	253	209	48	257	-1,6 %
Abitibi-Témiscamingue	248	75	323	253	82	335	-3,6 %
Côte-Nord	231	54	285	239	54	293	-2,7 %
Nord-du-Québec	33	11	44	32	11	43	2,3 %
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	139	67	206	148	64	212	-2,8 %
Chaudière-Appalaches	292	90	382	299	91	390	-2,0 %
Laval	158	27	185	161	27	188	-1,6 %
Lanaudière	95	32	127	94	31	125	1,6 %
Laurentides	259	37	296	268	36	304	-2,6 %
Montérégie	551	98	649	552	109	661	-1,8 %
Centre-du-Québec	84	40	124	88	43	131	-5,3 %
TOTAL	6 356	1 135	7 491	6 455	1 146	7 601	-1,4 %

a. Cette donnée correspond au nombre moyen de personnes ayant occupé un emploi occasionnel au cours de l'année, à l'exception des stagiaires et des étudiantes et étudiants.



Formation et perfectionnement du personnel

Au cours de l'année civile 2020, le Ministère a investi 1,5 % de sa masse salariale dans la formation et le perfectionnement de son personnel. Il dépasse ainsi la cible de 1 % établie par la Loi favorisant le développement et la reconnaissance des compétences de la main-d'œuvre.

Le nombre de jours de formation par personne par rapport à l'année 2019-2020 a considérablement été réduit, notamment parce qu'en raison de la pandémie, 77 % des activités de formation ont été offertes à distance plutôt qu'en présentiel, ce qui nécessite moins de temps de déplacement.

Répartition des dépenses totales destinées à la formation et au perfectionnement du personnel par champ d'activité^{a, b}

CHAMP D'ACTIVITÉ	2020-2021	2019-2020
Favoriser le perfectionnement des compétences	5 413 825 \$	4 093 483 \$
Soutenir l'acquisition des habiletés de gestion	212 324 \$	894 955 \$
Acquérir de nouvelles connaissances technologiques	719 990 \$	346 056 \$
Favoriser l'intégration du personnel et le cheminement de carrière	231 190 \$	653 877 \$
Améliorer les capacités de communication orale et écrite	52 524 \$	77 602 \$

a. La reddition de comptes a été effectuée par année financière.

b. Les coûts de formation excluent ceux associés aux administratrices et administrateurs d'État, au personnel de la Direction générale des communications, au personnel de la Direction des affaires juridiques, aux étudiantes et étudiants et aux stagiaires.

Évolution des dépenses en formation^{a, b}

RÉPARTITION DES DÉPENSES EN FORMATION	2020-2021	2019-2020
Proportion de la masse salariale	1,5 %	1,9 %
Nombre moyen de jours de formation par personne	-	-
Cadre	0,8	2,9
Professionnelle ou professionnel ^c	1,5	2,3
Fonctionnaire ^d	1,2	2,1
Total ^e	1,3	2,2
Somme allouée par personne ^f	885 \$	778 \$

a. La reddition de comptes a été effectuée par année financière, sauf dans le cas de la proportion de la masse salariale, qui a été calculée par année civile.

b. Les coûts de formation excluent ceux associés aux administratrices et administrateurs d'État, au personnel de la Direction générale des communications, au personnel de la Direction des affaires juridiques, aux étudiantes et étudiants et aux stagiaires.

c. Cette catégorie comprend les corps d'emplois des professionnelles et professionnels et des ingénieures et ingénieurs.

d. Cette catégorie comprend les corps d'emplois des techniciennes et techniciens des travaux publics, du personnel de soutien et technique, et des ouvrières et ouvriers.

e. Il s'agit du nombre moyen de jours de formation par personne pour l'ensemble du personnel, soit le personnel cadre, professionnel et fonctionnaire.

f. Il s'agit de la somme allouée aux dépenses de formation par personne pour l'ensemble du personnel, soit le personnel cadre, professionnel et fonctionnaire.



Taux de départ volontaire (taux de roulement) du personnel régulier

Le taux de départ volontaire du Ministère pour l'année 2020-2021 est de 8 %, soit 2 points de pourcentage de moins que l'année précédente.

Taux de départ volontaire (taux de roulement) du personnel régulier

	2020-2021	2019-2020	2018-2019
Taux de départ volontaire	8 %	10 %	9 %

Nombre de départs volontaires du personnel régulier par catégorie d'emploi

CATÉGORIE D'EMPLOI	RETRAITE	DÉMISSION	MUTATION	TOTAL
Personnel d'encadrement	13	1	12	26
Professionnelles et professionnels	26	19	93	138
Ingénieures et ingénieurs	14	12	3	29
Techniciennes et techniciens des travaux publics	28	25	8	61
Personnel de soutien et technique	42	24	69	135
Ouvrières et ouvriers	50	52	3	105
TOTAL	173	133	188	494

En 2020-2021, le nombre de départs à la retraite correspond à 3 % de l'effectif, soit 173 départs pour une moyenne de 6 356 personnes occupant un emploi régulier.

Nombre de départs à la retraite du personnel régulier par catégorie d'emploi

CATÉGORIE D'EMPLOI	2020-2021	2019-2020	2018-2019
Personnel d'encadrement	13	39	21
Professionnelles et professionnels	26	41	27
Ingénieures et ingénieurs	14	15	15
Techniciennes et techniciens des travaux publics	28	33	23
Personnel de soutien et technique	42	72	45
Ouvrières et ouvriers	50	53	59
TOTAL	173	253	190
Pourcentage de départs à la retraite	2,7 %	3,9 %	3,1 %

Renforcement de l'expertise interne

Répartition des ingénieures et ingénieurs selon le nombre d'années d'expérience au 31 mars

ANNÉE D'EXPÉRIENCE	2020-2021	2019-2020	2018-2019
Ingénieures et ingénieurs stagiaires	70	74	108
De 0 à 2 ans	116	125	120
De 3 à 5 ans	151	142	134
De 6 à 10 ans	251	233	231
Plus de 10 ans	518	480	454

Répartition des employées et employés réguliers embauchés^a selon l'âge par catégorie d'emploi au 31 mars

CATÉGORIE	2020-2021				2019-2020				2018-2019			
	35 ANS ET MOINS	DE 36 À 45 ANS	DE 46 À 55 ANS	56 ANS ET PLUS	35 ANS ET MOINS	DE 36 À 45 ANS	DE 46 À 55 ANS	56 ANS ET PLUS	35 ANS ET MOINS	DE 36 À 45 ANS	DE 46 À 55 ANS	56 ANS ET PLUS
Personnel d'encadrement ^b	-	-	1	-	-	-	1	1	-	-	-	-
Professionnelles et professionnels	30	26	9	2	33	22	3	2	37	38	8	1
Ingénieures et ingénieurs	34	22	12	-	22	16	6	0	77	31	13	2
Techniciennes et techniciens des travaux publics	34	26	6	4	32	21	7	0	40	32	10	3
Personnel de soutien et technique	39	46	18	4	47	30	21	6	35	43	27	11
Ouvrières et ouvriers	21	33	43	16	31	28	21	15	66	69	82	35
TOTAL	158	153	89	26	165	117	59	24	255	213	140	52

a. Cela exclut les membres du personnel recrutés par mutation ou promotion.

b. En 2018-2019, aucun employé de la catégorie du personnel d'encadrement n'a été embauché.



3.2 Utilisation des ressources financières

L'atteinte des objectifs du Plan stratégique 2019-2023 et de la Politique de mobilité durable – 2030 a motivé les choix budgétaires prioritaires du Ministère pour l'exercice 2020-2021.

Ministère

Budgets et programmes du Ministère

Le budget de dépenses du ministère des Transports couvre les besoins courants et la portion des investissements à long terme (amortissement et service de la dette) imputable à l'exercice financier. Pour 2020-2021, un budget de dépenses totalisant 1 084,2 millions de dollars a été associé au fonctionnement du Ministère.

Le budget de dépenses du Ministère concerne notamment la rémunération, l'entretien hivernal ainsi que les subventions versées pour le transport adapté et le transport aérien de même qu'à la Société des traversiers du Québec. Ce budget inclut également celui de la Commission des transports du Québec, un organisme budgétaire sous la responsabilité du ministre des Transports.

Les crédits votés du Ministère représentent une enveloppe budgétaire de 140,8 millions de dollars pour les investissements. Ce budget permet au Ministère d'acquérir divers biens dont la durée de vie s'étend sur plusieurs années, principalement des infrastructures autres que routières, de même que des équipements et des systèmes informatiques.

Budgets du Ministère (000 \$)

	BUDGET DE DÉPENSES 2020-2021 ^a	DÉPENSES RÉELLES 2020-2021 ^{b, c}	DÉPENSES RÉELLES 2019-2020 ^d SOURCE : COMPTES PUBLICS 2019-2020	ÉCART	VARIATION (%)
Budget de dépenses					
01 – Infrastructures et systèmes de transport	1 018 931,2	2 767 861,0	1 006 379,4	1 761 481,6	175,0
01 – Transport terrestre	827 116,3	2 469 072,0	750 227,9	1 718 844,1	229,1
02 – Transport maritime	157 919,1	217 538,6	202 593,7	14 944,9	7,4
03 – Transport aérien	22 576,3	69 511,6	42 458,6	27 053,0	63,7
04 – Commission des transports du Québec ^e	11 319,5	11 738,8	11 099,2	639,6	5,8
02 – Administration et services corporatifs	65 253,7	66 739,3	66 072,8	666,5	1,0
01 – Direction	9 053,0	9 308,7	9 285,3	23,4	0,3
02 – Services corporatifs	48 271,0	48 661,2	47 953,9	707,3	1,5
03 – Planification, recherche et développement	7 929,7	8 769,4	8 833,6	-64,2	-0,7
TOTAL	1 084 184,9	2 834 600,3	1 072 452,2	1 762 148,1	164,3



Budgets du Ministère (000 \$) (suite)

	BUDGET DE DÉPENSES 2020-2021 ^a	DÉPENSES RÉELLES 2020-2021 ^{b, c}	DÉPENSES RÉELLES 2019-2020 ^d SOURCE : COMPTES PUBLICS 2019-2020	ÉCART	VARIATION (%)
Budget d'investissements					
01 – Infrastructures et systèmes de transport	134 267,1	79 193,2	55 277,5	23 915,7	43,3
01 – Transport terrestre	86 724,1	44 667,2	25 936,4	18 730,8	72,2
02 – Transport maritime	1 712,0	730,5	265,0	465,5	175,7
03 – Transport aérien	45 531,0	33 657,0	28 960,3	4 696,7	16,2
04 – Commission des transports du Québec ^e	300,0	138,5	115,8	22,7	19,6
02 – Administration et services corporatifs	6 525,6	5 475,0	3 860,0	1 615,0	41,8
01 – Direction	32,9	-	-	-	-
02 – Services corporatifs	6 449,9	5 475,0	3 860,0	1 615,0	41,8
03 – Planification, recherche et développement	42,8	-	-	-	-
TOTAL	140 792,7	84 668,2	59 137,5	25 530,7	43,2

a. Il s'agit du budget de dépenses 2020-2021 voté par l'Assemblée nationale en mars 2020.

b. Il s'agit de données préliminaires : des modifications sont susceptibles d'être apportées à la suite des travaux relatifs à la publication des *Comptes publics*.

c. Dont 34 361,8 millions de dollars liés aux dépenses occasionnées par la gestion de la pandémie de même qu'aux mesures de relance de l'économie.

d. Dont 4 225,3 millions de dollars liés aux dépenses occasionnées par la gestion de la pandémie de même qu'aux mesures de relance de l'économie.

e. La Commission des transports du Québec présente un rapport annuel de gestion distinct.

En 2020-2021, les dépenses du Ministère ont connu une hausse de 1 762,1 millions de dollars par rapport à celles de l'exercice précédent. Cela s'explique essentiellement par :

- une augmentation de 1 771,2 millions de dollars de l'affectation, au Fonds des réseaux de transport terrestre, pour combler son dépassement annuel et subventionner les programmes d'urgence liés à la pandémie;
- des dépenses additionnelles de 24,6 millions de dollars pour les programmes de transfert en transport aérien qui découlent notamment du Programme d'aide pour le maintien des services aériens régionaux essentiels en période d'urgence sanitaire et du Programme de soutien aux aéroports régionaux.

Pour permettre la réalisation des dépenses additionnelles, le Ministère s'est vu reconnaître un rehaussement de 1 789,7 millions de dollars de son budget de dépenses initial. Le Ministère a terminé l'exercice financier 2020-2021 avec un surplus de 39,3 millions de dollars à son budget de dépenses.

La hausse des investissements du Ministère en 2020-2021 s'explique par la réhabilitation des chemins de fer de la Gaspésie et Québec Central de même que par des améliorations apportées aux infrastructures aéroportuaires.



L'écart de 1 750,4 millions de dollars entre les dépenses réelles et le budget de dépenses est attribuable principalement à l'octroi de crédits d'affectation au Fonds des réseaux de transport terrestre pour combler son dépassement annuel et subventionner les programmes d'urgence liés à la pandémie.

L'écart de 56,1 millions de dollars entre les investissements réels et le budget est dû majoritairement à une réalisation plus faible que prévu des projets de transport terrestre.

Fonds des réseaux de transport terrestre

Les revenus du Fonds des réseaux de transport terrestre sont affectés au financement :

- des services de transport en commun des organismes publics;
- de la construction et de l'exploitation d'infrastructures routières et d'infrastructures de transport en commun;
- des autres activités liées à l'offre de biens et services au sein du réseau de parcs routiers ainsi qu'au financement de l'ensemble des opérations relatives à la conception, à la mise en œuvre, à la gestion et aux activités de ce réseau;
- des frais de fonctionnement des services de transport en commun relevant d'une régie intermunicipale ou d'un regroupement de municipalités;
- des services de transport en commun des organismes publics de transport en commun;
- des services de transport par traversier permettant la liaison entre la municipalité de Baie-Sainte-Catherine et celle de Tadoussac;
- des programmes d'aide financière qui sont destinés aux fins prévues au deuxième alinéa de l'article 15.1 de la Loi sur le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et qui favorisent le développement et l'utilisation du transport en commun des personnes ou le développement et l'utilisation de modes de transport de personnes, à l'exception du véhicule de promenade dont le seul occupant est la conductrice ou le conducteur;
- des programmes d'aide financière destinés aux véhicules hors route;
- de la modernisation des services de transport par taxi.

Revenus et dépenses du Fonds des réseaux de transport terrestre (000 \$)

	BUDGET 2020-2021	MONTANT RÉEL 2020-2021 ^{a, b}	MONTANT RÉEL 2019-2020 ^c	ÉCART	VARIATION (%)
Revenus					
Droits et permis ^d	1 200 074,6	1 133 851,7	1 162 180,7	-28 329,0	-2,4
Taxe sur les carburants	2 291 000,0	1 903 766,0	2 189 451,9	-285 685,9	-13,0
Autres revenus	1 095 976,6	2 598 649,1	947 983,2	1 650 665,9	174,1
TOTAL DES REVENUS	4 587 051,2	5 636 266,8	4 299 615,8	1 336 651,0	31,1
Dépenses					
Réseau routier	2 848 821,5	2 783 620,7	2 761 707,4	21 913,3	0,8
Transports collectifs et alternatifs	1 754 521,5	2 656 029,6	1 809 031,6	846 998,0	46,8
Parcs routiers	14 129,1	9 019,1	9 860,6	-841,5	-8,5
Infrastructures en partenariat	198 850,1	188 541,8	194 058,6	-5 516,8	-2,8
Véhicules hors route	17 521,1	18 838,2	16 113,9	2 724,3	16,9
TOTAL DES DÉPENSES	4 833 843,3	5 656 049,4	4 790 772,1	865 277,3	18,1
DÉFICIT DE L'EXERCICE	-246 792,1	-19 782,6	-491 156,3	471 369,6	

- a. Il s'agit de données préliminaires : des modifications sont susceptibles d'être apportées à la suite des travaux relatifs à la publication des *Comptes publics*.
- b. Dont 1 403 391,3 milliers de dollars liés aux dépenses occasionnées par la gestion de la pandémie de même qu'aux mesures de relance de l'économie.
- c. Dont 49,2 milliers de dollars liés aux dépenses occasionnées par la gestion de la pandémie de même qu'aux mesures de relance de l'économie.
- d. Cela exclut 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 et une partie des dépenses relatives à la gestion de l'accès au réseau routier.

Par rapport à l'exercice financier 2019-2020, les revenus du Fonds des réseaux de transport terrestre ont augmenté de 1 336,7 millions de dollars. Cette hausse s'explique principalement par une affectation budgétaire reçue du ministère des Transports en ce qui a trait aux programmes d'aide d'urgence liés à la pandémie. En outre, cette affectation justifie en grande partie l'écart de 1 049,2 millions de dollars entre le montant réel et le budget.

Les dépenses du Fonds des réseaux de transport terrestre ont augmenté de 865,3 millions de dollars comparativement à celles de l'exercice financier précédent. Cette augmentation est essentiellement attribuable à une hausse des dépenses de transfert en transports collectifs en raison des mesures particulières instaurées dans le cadre des programmes d'aide d'urgence liés à la pandémie. De plus, ces programmes d'aide d'urgence expliquent notamment l'écart de 822,2 millions de dollars entre le montant réel et le budget.

Investissements du Fonds des réseaux de transport terrestre

Le Ministère est responsable de trois grands secteurs d'investissements du Plan québécois des infrastructures. Il s'agit des secteurs « Réseau routier », « Transport collectif » et « Transport maritime, aérien, ferroviaire et autres ». Ensemble, ces trois secteurs représentent plus de 33 % du Plan québécois des infrastructures, et une très forte majorité de ces investissements ont une incidence directe sur les résultats financiers du Fonds des réseaux de transport terrestre.



Valeur des interventions du Fonds des réseaux de transport terrestre (000 \$)^a

	MONTANT RÉEL 2020-2021 ^b	MONTANT RÉEL 2019-2020	ÉCART	VARIATION (%)
Travaux routiers				
Conservation des chaussées	865 085,4	835 793,2	29 292,2	3,5
Conservation des structures supérieures	837 837,1	914 994,9	-77 157,8	-8,4
Conservation des structures locales	113 166,9	102 256,5	10 910,4	10,7
Amélioration du réseau routier	216 035,0	199 775,9	16 259,1	8,1
Développement du réseau routier	385 287,6	295 869,5	89 418,1	30,2
Planification et frais généraux	182 304,8	175 763,5	6 541,3	3,7
SOUS-TOTAL DES TRAVAUX ROUTIERS	2 599 716,8	2 524 453,5	75 263,3	3,0
Entretien du réseau routier	697 197,4	749 706,4	-52 509,0	-7,0
Transports collectifs et alternatifs	2 656 047,3	1 808 553,1	847 494,2	46,9
Parcs routiers	21 601,8	20 431,2	1 170,6	5,7
Véhicules hors route	18 840,4	16 111,6	2 728,8	16,9
TOTAL	5 993 403,7	5 119 255,8	874 147,9	17,1

a. Les données présentées n'incluent pas les dépenses d'amortissement et de financement à long terme.

b. Il s'agit de données préliminaires : des modifications sont susceptibles d'être apportées à la suite des travaux relatifs à la publication des *Comptes publics*.

Les sommes investies en 2020-2021 relativement aux travaux routiers ont été de 75,3 millions de dollars supérieures à celles de l'exercice 2019-2020. Cette augmentation découle principalement des efforts réalisés pour la conservation des chaussées et le développement du réseau routier.

Autres secteurs

La mission du Fonds des réseaux de transport terrestre porte également sur les activités d'entretien des routes, l'aide au transport collectif, les parcs routiers, l'aide aux municipalités associée au transport collectif ainsi que l'aide pour les véhicules hors route.

Pour l'exercice financier 2020-2021, l'aide au transport collectif a connu une importante variation en raison des programmes d'aide d'urgence qui ont été mis en œuvre pour contrer les effets financiers de la pandémie sur ce secteur, lequel a été durement touché. Les autres secteurs montrent une stabilité de leurs dépenses par rapport à celles de 2019-2020.

L'ensemble de ces activités est financé par des revenus provenant des droits d'immatriculation, des taxes sur les carburants, des partenariats public-privé de même que des contributions des automobilistes au transport collectif et des propriétaires de véhicules hors route pour l'aide aux réseaux de motoneige et de véhicules tout-terrain.

Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques – Fonds d'électrification et de changements climatiques

En vertu de l'Entente administrative relative à la mise en œuvre des actions financées du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques du gouvernement du Québec, il a été convenu que des sommes du Fonds d'électrification et de changements climatiques (anciennement le Fonds vert) seraient spécifiquement transférées au Fonds des réseaux de transport terrestre. L'entente prévoit l'utilisation de ces sommes pour des mesures applicables au transport en commun et à des programmes d'aide financière qui favorisent le développement et l'utilisation du transport en commun des personnes ou le développement et l'utilisation de modes de transport de personnes, à l'exception du véhicule de promenade dont le seul occupant est la conductrice ou le conducteur. Ces mesures permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de contribuer à la lutte contre les changements climatiques.

En 2020-2021, le Fonds des réseaux de transport terrestre a encaissé une somme de 160,9 millions de dollars en provenance du Fonds d'électrification et de changements climatiques. Pendant la même période, des dépenses admissibles totalisant 223,9 millions de dollars ont été réalisées.

Dépenses admissibles du Fonds des réseaux de transport terrestre en vertu du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (000 \$)

	MONTANT RÉEL 2020-2021 ^a
Programme d'aide au développement du transport collectif	166 499,5
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes	43 900,0
Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains	13 478,4
TOTAL	223 877,9

a. Il s'agit de données préliminaires : des modifications sont susceptibles d'être apportées à la suite des travaux relatifs à la publication des *Comptes publics*.

En 2020-2021, des dépenses de 166,5 millions de dollars ont été imputées au Programme d'aide au développement du transport collectif. Les actions de ce programme visent tout particulièrement à favoriser une utilisation accrue du transport collectif par rapport au voiturage en solo afin de réduire notamment les émissions de gaz à effet de serre.

Pendant l'exercice financier 2020-2021, une somme totalisant plus de 528,7 millions de dollars provenant du Fonds des réseaux de transport terrestre a été affectée au Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes. De cette somme, 43,9 millions de dollars ont été associés aux dépenses du Fonds d'électrification et de changements climatiques pour des projets qui ont une incidence directe sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Les autres dépenses associées, soit 13,5 millions de dollars, concernent le Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains.



Par ailleurs, le Ministère impute directement au Fonds d'électrification et de changements climatiques des dépenses liées à des programmes de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport des marchandises et à des mesures en électrification des transports et en adaptation aux impacts des changements climatiques, conformément à l'entente. Au cours de l'exercice financier 2020-2021, des dépenses admissibles totalisant 28,9 millions de dollars ont été attribuées au Fonds d'électrification et de changements climatiques.

Dépenses imputées au Fonds d'électrification et de changements climatiques en vertu du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (000 \$)

	MONTANT RÉEL 2020-2021^a
Programme Écocamionnage	13 620,2
Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire	8 156,6
Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal	3 504,2
Mesures en électrification des transports	2 429,8
Mesures en adaptation aux changements climatiques	1 143,6
TOTAL	28 854,4

a. Il s'agit de données préliminaires : des modifications sont susceptibles d'être apportées à la suite des travaux relatifs à la publication des *Comptes publics*.

En 2020-2021, afin de soutenir l'amélioration de l'efficacité énergétique et l'utilisation d'énergies de remplacement, des dépenses de 13,6 millions de dollars ont été imputées au Fonds d'électrification et de changements climatiques dans le cadre du programme Écocamionnage, en plus des dépenses de 8,2 millions de dollars pour le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire. Des dépenses de 3,5 millions de dollars ont été réalisées pour favoriser l'implantation de projets intermodaux financés dans le cadre du Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal.

Afin d'inciter la population à faire la transition vers les véhicules électriques, des dépenses de 2,4 millions de dollars ont été imputées au Fonds d'électrification et de changements climatiques pour des mesures en électrification des transports, le tout selon la répartition suivante :

- 923 200 dollars dans le cadre du Programme de soutien à la promotion de l'électrification des transports;
- 30 000 dollars pour le déploiement d'une stratégie de communication gouvernementale et la poursuite de la mise en œuvre du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020;
- 126 600 dollars pour l'implantation de bornes de recharge rapide le long des principaux axes routiers;
- 1 350 000 dollars pour le projet pilote d'électrification de la flotte des écoles de conduite.

Des dépenses de 1,1 million de dollars ont aussi été imputées au Fonds d'électrification et de changements climatiques afin qu'il poursuive des activités de recherche en adaptation aux changements climatiques et modifie conséquemment sa gestion et ses pratiques d'entretien des infrastructures de transport.



Fonds de la sécurité routière

Le Fonds de la sécurité routière 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 en 2008 avec la décision de déployer des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de la circulation aux feux rouges (mesure de contrôle automatisé). Le Fonds permet de couvrir le coût des acquisitions, les frais d'entretien et d'exploitation des appareils ainsi que tous les frais afférents au traitement et à la gestion des constats d'infraction. Également, depuis 2017, le Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière permet de soutenir les organismes qui souhaitent réaliser des projets permettant d'améliorer la sécurité routière et ceux qui viennent en aide aux victimes de la route. Ce programme est financé à même les sommes perçues pour des infractions détectées par les cinémomètres photographiques et les appareils de surveillance aux feux rouges.

Budget et résultats financiers du Fonds de la sécurité routière (000 \$)

	BUDGET 2020-2021	MONTANT RÉEL 2020-2021 ^{a, b}	MONTANT RÉEL 2019-2020 ^c	ÉCART	VARIATION (%)
Revenus					
Amendes et frais de greffe	47 961,1	43 773,4	45 761,8	-1 988,4	-4,3
Frais de cour et d'exécution	7 130,9	3 922,2	3 360,5	561,7	16,7
Autres revenus	-	189,5	23,3	166,2	713,3
TOTAL DES REVENUS	55 092,0	47 885,1	49 145,6	-1 260,5	-2,6
Dépenses					
Coordination et mise en œuvre	4 906,4	1 487,3	1 234,3	253,0	20,5
Activités policières	8 345,4	6 125,1	6 684,6	-559,5	-8,4
Traitement et gestion des constats	14 554,8	11 055,1	10 844,3	210,8	1,9
Exploitation et entretien des équipements et des sites	5 427,7	4 505,4	4 960,0	-454,6	-9,2
Programme d'aide en sécurité routière et autres transferts	12 090,0	1 815,7	4 299,0	-2 483,3	-57,8
TOTAL DES DÉPENSES	45 324,3	24 988,6	28 022,2	-3 033,6	-10,8
EXCÉDENT DE L'EXERCICE	9 767,7	22 896,5	21 123,4	1 773,1	
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	-	36 341,9	15 218,5		
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	-	59 238,4	36 341,9		

a. Il s'agit de données préliminaires : des modifications sont susceptibles d'être apportées à la suite des travaux relatifs à la publication des *Comptes publics*.

b. Dont 2,8 milliers de dollars liés aux dépenses occasionnées par la gestion de la pandémie de même qu'aux mesures de relance de l'économie.

c. Aucun lien avec les dépenses occasionnées par la gestion de la pandémie et avec les mesures de relance de l'économie.



La baisse de près de 2 millions de dollars en 2020-2021 par rapport à l'exercice précédent en ce qui a trait aux revenus provenant des amendes et des frais de greffe est attribuable au ralentissement, durant les premiers mois de 2020-2021, des activités d'analyse des infractions et d'émission des constats. Ce ralentissement s'explique par la modification nécessaire de procédures pour la mise en place du télétravail dans le contexte de la pandémie. La diminution du nombre de constats d'infraction émis en 2020-2021 a occasionné une baisse globale des dépenses liées aux activités de contrôle automatisé.

Dans le contexte de la pandémie, le processus de reconduction du Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière a dû être repoussé. Ainsi, aucune nouvelle aide financière n'a été attribuée en 2020-2021. Les dépenses de 1,8 million de dollars concernent exclusivement des obligations des années antérieures relatives au programme d'aide.

Le ralentissement temporaire des activités d'analyse des infractions et d'émission des constats en raison de la pandémie est aussi la principale explication des écarts avec les prévisions budgétaires faites pour ces activités. L'écart de plus de 10 millions de dollars par rapport aux dépenses prévues pour le programme d'aide et les autres transferts est attribuable à l'octroi, au prochain exercice, des aides liées à un appel de projets qui s'est conclu le 19 février 2021. Par ailleurs, à la fin de l'exercice 2020-2021, le processus décisionnel était toujours en cours en ce qui a trait à l'autorisation d'allouer les excédents attribués aux municipalités pour l'utilisation des appareils de contrôle automatisé.

Fonds aérien

Le Fonds aérien permet de soutenir les ministères et les organismes du gouvernement du Québec dans la réalisation de leur mission respective, et ce, à tout moment, sept jours sur sept. Il exploite une flotte diversifiée d'une vingtaine d'aéronefs pour assurer, en collaboration avec ses partenaires, une réponse adéquate lors de situations d'urgence ou nécessitant des services aériens spécialisés sur l'ensemble du territoire québécois. Les quatre principales missions du Fonds sont :

- le transport sanitaire aérien, en collaboration avec le ministère de la Santé et des Services sociaux : évacuations aéromédicales d'urgence et vols sanitaires programmés (navettes);
- la lutte contre les incendies de forêt au Québec, en collaboration avec le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs et la Société de protection des forêts contre le feu; ailleurs au Canada, dans le cadre d'une entente pancanadienne, et ailleurs dans le monde, selon les besoins des différents organismes gouvernementaux;
- la surveillance aérienne du territoire, les recherches et les sauvetages, en collaboration avec la Sûreté du Québec;
- le transport des personnes et des marchandises afin de répondre aux besoins en déplacements des membres des équipes ministérielles, le tout par le nolisement d'aéronefs du secteur privé.

Budget et résultats financiers du Fonds aérien (000 \$)

	BUDGET 2020-2021	MONTANT RÉEL 2020-2021 ^{a, b}	MONTANT RÉEL 2019-2020 ^c	ÉCART	VARIATION (%)
Revenus					
Services aériens	78 331,8	89 224,0	82 064,8	7 159,2	8,7
Autres	750,0	125,4	783,8	-658,4	-84,0
TOTAL DES REVENUS	79 081,8	89 349,4	82 848,6	6 500,8	7,8
Dépenses					
Traitements et avantages sociaux	22 008,1	25 035,8	21 434,7	3 601,2	16,8
Fonctionnement	46 580,1	54 817,5	51 281,1	3 536,4	6,9
Amortissement des immobilisations corporelles	8 314,9	8 093,2	8 239,1	-145,9	-1,8
Frais financiers	934,4	820,5	929,7	-109,2	-11,7
TOTAL DES DÉPENSES	77 837,5	88 767,0	81 884,6	6 882,4	8,4
EXCÉDENT DE L'EXERCICE	1 244,3	582,4	964,0	-381,6	
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	61 946,2	61 798,7	60 834,7		
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	63 190,5	62 381,1	61 798,7		

- Il s'agit de données préliminaires : des modifications sont susceptibles d'être apportées à la suite des travaux relatifs à la publication des *Comptes publics*.
- Dont 3 611,9 milliers de dollars liés aux dépenses occasionnées par la gestion de la pandémie de même qu'aux mesures de relance de l'économie.
- Dont 182,7 milliers de dollars liés aux dépenses occasionnées par la gestion de la pandémie de même qu'aux mesures de relance de l'économie.

Le total des revenus du Fonds aérien a augmenté de 6,5 millions de dollars comparativement à l'année 2019-2020. La hausse des revenus en 2020-2021 s'explique principalement par la facturation, au ministère de la Santé et des Services sociaux, d'une dépense liée à l'installation d'un moteur neuf de 4,1 millions de dollars. De plus, des dépenses associées à la pandémie refacturées en 2020-2021 ont été supérieures de 3,4 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent.

Par le fait même, l'incidence des éléments mentionnés précédemment se reflète sur les dépenses de l'exercice 2020-2021, qui ont augmenté de 6,9 millions de dollars comparativement à l'exercice 2019-2020.

Les dépenses réelles en traitements et en avantages sociaux sont supérieures de 3,0 millions de dollars par rapport au budget notamment en raison d'embauches totalisant 1,2 million de dollars afin de répondre à un besoin urgent de personnel pour le transport de patients atteints de la COVID-19.

Les dépenses réelles de fonctionnement sont supérieures de 8,2 millions de dollars par rapport au budget essentiellement en raison de la différence entre les montants budgété et réel pour des réparations de 3,3 millions de dollars ainsi que pour des dépenses de 2,4 millions de dollars liées à la COVID-19.

Ainsi, les éléments précédents ont un effet sur la comparaison des revenus réels par rapport au budget puisque les dépenses sont refacturées aux partenaires.



Fonds de gestion de l'équipement roulant

Le Fonds de gestion de l'équipement roulant a été constitué le 1^{er} avril 1998 par la Loi sur le ministère des Transports. Il est affecté au financement des activités de gestion de l'équipement roulant. L'objectif premier du Fonds est d'offrir aux organismes publics du Québec des services complets de gestion de parc de véhicules, selon les meilleures pratiques d'affaires, dans une perspective d'optimisation des ressources et de développement durable.

Les revenus du Fonds proviennent de la location clés en main de véhicules, des services de génie-conseil, de la formation des conductrices et des conducteurs, de la réparation et de l'entretien des véhicules selon une tarification horaire, de l'analyse de gestion de parc de véhicules et de la fourniture de carburant.

Budget et résultats financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant (000 \$)

	BUDGET 2020-2021	MONTANT RÉEL 2020-2021 ^{a, b}	MONTANT RÉEL 2019-2020 ^c	ÉCART	VARIATION (%)
Revenus					
Location	107 947,6	108 585,1	104 584,6	4 000,5	3,8
Réparation et entretien	5 750,0	6 223,2	6 601,2	-378,0	-5,7
Carburant	18 176,2	12 791,0	17 250,0	-4 459,0	-25,8
Contributions du gouvernement	2 616,0	497,3	1 124,4	-627,1	-55,8
Autres	610,0	286,4	599,6	-313,3	-52,3
TOTAL DES REVENUS	135 099,8	128 383,0	130 159,8	-1 776,9	-1,4
Dépenses					
Traitements et avantages sociaux	30 873,3	29 322,7	29 289,0	33,7	0,1
Fonctionnement	59 112,4	50 871,3	55 106,9	-4 235,6	7,7
Amortissement des immobilisations corporelles	38 081,4	38 262,6	38 178,6	84,0	0,2
Frais financiers	6 512,8	4 972,1	6 150,8	-1 178,7	-19,2
TOTAL DES DÉPENSES	134 579,9	123 428,7	128 725,3	-5 296,6	-4,1
EXCÉDENT DE L'EXERCICE	519,9	4 954,2	1 434,5	3 519,7	
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	15 495,0	15 731,3	14 296,8		
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	16 014,9	20 685,5	15 731,3		

a. Il s'agit de données préliminaires : des modifications sont susceptibles d'être apportées à la suite des travaux relatifs à la publication des *Comptes publics*.

b. Dont 98,9 milliers de dollars liés aux dépenses occasionnées par la gestion de la pandémie de même qu'aux mesures de relance de l'économie.

c. Dont 59,4 milliers de dollars liés aux dépenses occasionnées par la gestion de la pandémie de même qu'aux mesures de relance de l'économie.

Pour l'exercice 2020-2021, les variations de revenus les plus importantes par rapport à 2019-2020 s'expliquent par l'augmentation des revenus de location occasionnée en partie par le remplacement de véhicules à essence par des véhicules électriques, ainsi que par la diminution du montant des ventes de carburants. Cette diminution est attribuable à une baisse généralisée des prix de carburants et à une réduction du volume de carburant diesel consommé dans le contexte de la pandémie.

Au chapitre des dépenses, les variations les plus importantes par rapport à l'exercice précédent proviennent d'une diminution des frais de fonctionnement, lesquels comprennent le coût des carburants vendus, ainsi que d'une diminution des frais financiers consécutive à une baisse des taux d'intérêt.

L'écart entre les revenus réels et budgétés s'explique essentiellement par une diminution des revenus de carburant causée par la baisse du prix de vente ainsi que par la diminution de la consommation en diesel. Les revenus de contributions du gouvernement pour l'achat de bornes et de véhicules électriques ont été moins élevés que prévu, particulièrement en raison de retards dans la livraison de certains véhicules électriques. Ces retards ont été majoritairement occasionnés par les répercussions de la pandémie.

L'écart entre les dépenses réelles et budgétées s'explique par une diminution :

- des frais d'exploitation, notamment en raison d'un hiver plus clément par rapport à la moyenne et d'une utilisation moindre de certains véhicules loués due aux effets de la pandémie;
- des frais financiers causée principalement par la baisse des taux d'intérêt.



3.3 Utilisation des ressources informationnelles

Les ressources informationnelles représentent de plus en plus un levier stratégique majeur au ministère des Transports, notamment parce qu'elles soutiennent la réalisation de sa mission, l'atteinte des objectifs du Plan stratégique 2019-2023 ainsi que le respect des engagements de la Déclaration de services aux citoyens. De plus, elles concourent à l'amélioration de la performance et elles sont au cœur de la transformation numérique amorcée au Ministère.

Le télétravail en période de pandémie

En 2020-2021, et plus particulièrement en raison de la pandémie de COVID-19, les ressources informationnelles ont joué un rôle déterminant dans les activités du Ministère. Elles ont permis d'assurer la continuité des activités centrales et régionales ainsi que la disponibilité des services essentiels. Pour ce faire, des efforts substantiels ont été déployés et des investissements importants ont été consentis afin de rendre disponibles à des milliers de membres du personnel des équipements et des solutions soutenant le télétravail, le tout appuyé par des infrastructures technologiques et de télécommunications rehaussées. Ces travaux ont ainsi permis au Ministère d'exercer son rôle auprès de la population et dans le cadre de la relance économique, et ce, en assurant la disponibilité, la fiabilité et la performance de ses systèmes et de ses services.

Les principales réalisations associées aux ressources informationnelles

En parallèle des travaux effectués dans le contexte de la pandémie, des initiatives ont été réalisées en ce qui a trait à la vision et aux enjeux soulevés dans le Plan directeur en ressources informationnelles du Ministère.

La sécurité de l'information

Avec la croissance des incidents en sécurité de l'information qui ont touché divers organismes et entreprises au cours des derniers mois, et en raison du phénomène de multiplication des points d'accès associé au déploiement du télétravail partout au Québec, le Ministère demeure très vigilant face aux menaces existantes et a poursuivi ses travaux en matière de cybersécurité. De plus, le gouvernement requiert la mise en place de plusieurs mesures visant à renforcer la sécurité de l'information à l'échelle gouvernementale, démarche qui a mobilisé de nombreuses ressources en 2020-2021. Le démarrage de travaux pour la mise en place du centre opérationnel de cyberdéfense, des dispositifs de surveillance des menaces et de l'authentification multifacteur en sont quelques exemples.

L'expérience client, fournisseur et partenaire

Certains travaux en ressources informationnelles ont contribué à améliorer les interactions du Ministère avec ses clients, ses fournisseurs et ses partenaires, notamment :

- la modernisation des méthodes de communication électronique entre les fournisseurs et le Ministère pour le suivi des véhicules par télémétrie lors des opérations de déneigement et de déglçage, contribuant ainsi à renforcer la sécurité des usagers de la route;
- le déploiement d'une prestation électronique de services qui permet aux municipalités de déposer et de suivre en ligne des demandes d'aide financière dans le cadre du Programme d'aide à la voirie locale.

L'expérience employé

Les ressources informationnelles ont amélioré le travail quotidien du personnel du Ministère grâce à :

- des adaptations à l'environnement de travail numérique de manière à soutenir le télétravail en période de pandémie;
- la mise en place de nouveaux outils collaboratifs qui facilitent le travail à distance et optimisent le travail en équipe;
- l'élaboration de matériel (capsules, trucs et astuces) qui permet le développement des compétences dans le but de favoriser une meilleure utilisation des outils collaboratifs;
- la modernisation d'un système qui simplifie la réservation des véhicules du Ministère et l'uniformisation des processus qui y sont liés.

La performance organisationnelle

Les ressources informationnelles ont généré des bénéfices tangibles pour l'organisation, en particulier grâce aux initiatives suivantes :

- un outil de suivi en ligne du cheminement des demandes de dotation en personnel et de leurs approbations électroniques;
- la mise en place d'un registre de continuité des services en période de pandémie pour répertorier les compétences spécifiques des membres du personnel, le tout afin d'être en mesure d'assurer la prestation des services essentiels et d'effectuer la gestion de la capacité autorisée pour les sites administratifs;
- l'amélioration de l'information de gestion relative au suivi de l'effectif et des heures rémunérées.

Par ailleurs, des travaux pour déployer un outil uniformisé de gestion des demandes de services en territoire sont en cours. Ce projet permettra de normaliser les façons de traiter les demandes, d'en faciliter le suivi et de produire une bonne information de gestion, au bon moment.



4. ANNEXES – AUTRES EXIGENCES

4.1 Gestion et contrôle de l'effectif

Afin de s'assurer d'une saine gestion de son effectif et du respect des cibles d'heures rémunérées octroyées par le Conseil du trésor, le Ministère effectue un suivi des heures rémunérées à partir des données de consommation réelle et de la projection annuelle estimée. Grâce à une gestion rigoureuse de ses ressources, la cible de 14 673 706 heures rémunérées du Conseil du trésor est respectée avec un écart de 2,6 %, ce qui représente une sous-consommation de 376 062 heures (équivalant à 206 postes annuels de 35 heures par semaine).

Répartition de l'effectif en heures rémunérées pour la période du 1^{er} avril 2020 au 31 mars 2021

CATÉGORIE	HEURES TRAVAILLÉES [1]	HEURES SUPPLÉMENTAIRES [2]	TOTAL DES HEURES RÉMUNÉRÉES [3] = [1] + [2]	TOTAL EN ÉQUIVALENTS TEMPS COMPLETS TRANSPOSÉS [4] = [3]/1 826,3
Personnel d'encadrement	694 553,2	924,2	695 477,4	380,8
Personnel professionnel	4 311 853,0	82 257,2	4 394 110,2	2 406,0
Personnel de bureau, techniciennes et techniciens, et assimilés	4 539 369,0	127 723,0	4 667 092,0	2 555,5
Ouvrières et ouvriers	4 329 054,2	211 910,5	4 540 964,7	2 486,4
TOTAL 2020-2021	13 874 829,4^a	422 814,9^b	14 297 644,3	7 828,7
TOTAL 2019-2020	14 063 543,6	495 482,0	14 559 025,6	7 971,9

a. La diminution des heures travaillées s'explique en grande partie par le gel d'embauche instauré au début de la pandémie et la suspension des séances d'examen, laquelle a réduit le bassin de main-d'œuvre qualifiée.

b. La diminution des heures supplémentaires par rapport à l'année précédente s'explique en grande partie par un gel au début de la pandémie.

Contrats de service

Les contractants autres que les personnes physiques incluent les personnes morales de droit privé et les sociétés en nom collectif, en commandite ou en participation.

Contrats de service comportant une dépense de 25 000 dollars et plus, conclus entre le 1^{er} avril 2020 et le 31 mars 2021 et soumis à l'autorisation du sous-ministre en vertu de la Loi sur la gestion et le contrôle des effectifs des ministères, des organismes et des réseaux du secteur public ainsi que des sociétés d'État

	NOMBRE	VALEUR
Contrat de service avec une personne physique (en affaires ou non)	5	202 800,00 \$
Contrat de service avec un contractant autre qu'une personne physique	57	49 173 608,22 \$
TOTAL	62	49 376 408,22 \$

4.2 Développement durable

Cette section présente la reddition de comptes du Plan d'action de développement durable 2020, qui a été reconduit en 2020-2021. Les cibles non atteintes qui comportaient des dates ont été prolongées d'un an.

En attendant la prochaine stratégie gouvernementale de développement durable, un plan d'action transitoire et allégé a été produit pour la période du 1^{er} avril 2021 au 31 mars 2022.

Sommaire des résultats du Plan d'action de développement durable 2020

Objectif gouvernemental 1.1 : Renforcer les pratiques de gestion écoresponsables dans l'administration publique

ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2020-2021	RÉSULTAT 2020-2021	ATTEINTE DE LA CIBLE
1.1 Devenir carboneutre en compensant les émissions de gaz à effet de serre produites par les activités du Ministère	Pourcentage des émissions de gaz à effet de serre provenant des bâtiments compensées	100 % des émissions de gaz à effet de serre sont inventoriées pour la compensation	En 2019-2020, 100 % des émissions de gaz à effet de serre ont été inventoriées, soit 303,6 t éq. CO ₂ émises par la consommation énergétique des bâtiments appartenant au Ministère ^a . Un plan visant à compenser les émissions est en cours de réalisation pour les quatre années d'application du Plan d'action de développement durable 2020. Par ailleurs, en 2020-2021, le Ministère a identifié et caractérisé des terrains en vue de travaux de boisement qui visent à compenser des émissions de gaz à effet de serre et qui seront réalisés en 2021.	Atteinte
	Pourcentage des émissions de gaz à effet de serre provenant des déplacements du ministre, de son cabinet et du bureau du sous-ministre compensées	100 % des émissions de gaz à effet de serre sont inventoriées pour la compensation	En 2020-2021, 100 % des émissions de gaz à effet de serre ont été inventoriées, soit 2,8 t éq. CO ₂ ^b . Une réduction significative des déplacements a été observée en raison des mesures sanitaires mises en place pour éviter la propagation de la pandémie.	Atteinte

a. La donnée de 2020-2021 n'est pas encore disponible. La donnée de 2019-2020 a été calculée à partir de la moyenne des émissions de gaz à effet de serre inventoriées lors des quatre dernières années.

b. La donnée de 2020-2021 est une estimation.



Objectifs gouvernementaux

1.1 : Renforcer les pratiques de gestion écoresponsables dans l'administration publique

8.3 : Favoriser l'utilisation d'énergies qui permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre

ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2020-2021	RÉSULTAT 2020-2021	ATTEINTE DE LA CIBLE
1.2 Réduire la consommation de carburant du parc de véhicules et d'aéronefs	Taux de consommation unitaire de carburant du parc de véhicules	Réduire la consommation de 10 % d'ici 2020-2021 par rapport à l'année de référence 2014-2015	<p>En 2020-2021, le taux de consommation unitaire de carburant s'est établi à 21,2 l/100 km. Cette valeur représente une diminution de 7,1 % par rapport à la donnée de référence de 22,8 l/100 km, mesurée en 2014-2015.</p> <p>Le Ministère enregistre depuis cinq ans une diminution progressive de sa consommation moyenne tous les 100 kilomètres. Cette performance est en grande partie attribuable à d'importants progrès permis par une réduction de la consommation des véhicules légers. En revanche, les véhicules lourds au diesel, plus puissants et couramment dotés de dispositifs visant à assurer leur conformité aux normes antipollution, lesquels sont connus pour augmenter la consommation de carburant, viennent influencer à la baisse la performance globale mesurée.</p> <p>L'étude et l'essai de nouvelles technologies ainsi que la poursuite des objectifs d'électrification sont les principales mesures par lesquelles le Ministère travaille à réduire sa consommation de carburant et contribue aux efforts gouvernementaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre.</p>	Non atteinte
	Nombre d'heures de simulation de vol	Augmenter de 5 % le nombre d'heures de simulation de vol d'ici le 31 mars 2017 et maintenir le nombre d'heures annuellement	<p>Pour la période 2020-2021, 371 heures 48 minutes de simulation de vol ont été réalisées, soit une diminution de 5,9 % par rapport à 2016-2017.</p> <p>La crise sanitaire de la COVID-19 a obligé les autorités à faire respecter les règles de distanciation sociale. Ainsi, le nombre total d'employées et employés à l'entraînement a dû être réduit puisqu'un simulateur de vol constitue un espace clos de moins de deux mètres.</p>	Non atteinte

Objectifs gouvernementaux

1.1 : Renforcer les pratiques de gestion écoresponsables dans l'administration publique

8.1 : Améliorer l'efficacité énergétique

ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2020-2021	RÉSULTAT 2020-2021	ATTEINTE DE LA CIBLE
1.3 Obtenir la certification LEED dans la construction des aires de service	Proportion de nouvelles aires de service certifiées LEED	100 % d'ici 2021	<p>En 2020-2021, aucune nouvelle aire de service n'a été certifiée LEED.</p> <p>Au 31 mars 2021, l'audit préliminaire de construction de la halte routière de Villeroy s'achevait à la suite de l'ouverture de celle-ci en octobre 2020. La certification devrait être obtenue en 2021-2022 à l'issue du processus d'audit réalisé par le Conseil du bâtiment durable du Canada.</p> <p>Quant à la halte routière de Lavaltrie, les travaux y ont débuté en juin 2020. La fin des travaux est prévue en 2021. Les données sur les critères de la certification sont compilées par les spécialistes depuis le début de la conception du projet. Le processus de demande d'audit pourra être entamé auprès du Conseil du bâtiment durable du Canada à la fin de la construction.</p>	Non atteinte



Objectif gouvernemental 1.1 : Renforcer les pratiques de gestion écoresponsables dans l'administration publique

ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2020-2021	RÉSULTAT 2020-2021	ATTEINTE DE LA CIBLE
1.4 Gérer de manière sécuritaire et écoresponsable les téléphones cellulaires hors d'usage	Proportion des téléphones cellulaires hors d'usage gérée selon la procédure « Gestion des appareils mobiles »	100 % des téléphones cellulaires récupérés dans l'année sont recyclés	Pour la période 2020-2021, 514 téléphones cellulaires hors d'usage ont été récupérés ^a et expédiés en mars 2021 à l'organisme Ordinateurs pour les écoles du Québec. Par ailleurs, 589 appareils récupérés au cours de la période 2019-2020 ont été expédiés en octobre 2020.	Atteinte

a. La procédure de récupération des appareils n'est pas appliquée uniformément sur le territoire. La gestion des appareils mobiles requiert un nombre important de ressources dispersées à la grandeur du Ministère. Les outils d'information disponibles sur l'inventaire des appareils ne garantissent pas encore que tous les appareils hors d'usage ont été gérés selon la procédure. Des travaux ont débuté en 2019-2020 afin que cette procédure soit appliquée de façon uniforme pour l'ensemble des unités administratives du Ministère. Ceux-ci sont toujours en cours.

Objectif gouvernemental 1.1 : Renforcer les pratiques de gestion écoresponsables dans l'administration publique

ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2020-2021	RÉSULTAT 2020-2021	ATTEINTE DE LA CIBLE
1.5 Organiser des événements écoresponsables et carboneutres	Nombre d'événements visés par la politique	100 % des événements visés par la politique sont écoresponsables	En 2020-2021, aucun événement visé par la Politique ministérielle sur l'organisation d'événements écoresponsables et carboneutres n'a été réalisé en présentiel.	Atteinte ^a
		100 % des émissions de gaz à effet de serre sont inventoriées pour la compensation	En 2020-2021, le Ministère n'a inventorié aucun gaz à effet de serre puisqu'il n'a pas réalisé d'événement en présentiel visé par la Politique ministérielle sur l'organisation d'événements écoresponsables et carboneutres.	Atteinte ^a

a. Afin de respecter les mesures sanitaires mises en place par le gouvernement, les événements habituellement prévus en présentiel n'ont pas eu lieu ou ont été tenus à distance. Par le fait même, le Ministère a renforcé ses pratiques de gestion écoresponsables. Ainsi, les cibles sont considérées comme atteintes.

Objectifs gouvernementaux

1.1 : Renforcer les pratiques de gestion écoresponsables dans l'administration publique

2.2 : Appuyer le développement des filières vertes et des biens et services écoresponsables produits au Québec

2.3 : Favoriser l'investissement et le soutien financier pour appuyer la transition vers une économie verte et responsable

ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2020-2021	RÉSULTAT 2020-2021	ATTEINTE DE LA CIBLE
1.6 Intégrer des marges préférentielles liées au développement durable dans les appels d'offres pour les achats regroupés de biens	Proportion des appels d'offres pour des achats regroupés de biens intégrant des marges préférentielles liées au développement durable lancés annuellement	50 % des appels d'offres pour des achats regroupés lancés avant le 1 ^{er} avril 2020	En 2018-2019, le Ministère a atteint la cible en incluant des clauses liées au développement durable dans 56,3 % de ses appels d'offres publics pour les achats regroupés de biens. Depuis 2019-2020, 100 % des appels d'offres publics pour des achats regroupés intègrent des marges préférentielles liées au développement durable.	Atteinte depuis 2018-2019



Objectif gouvernemental 1.1 : Renforcer les pratiques de gestion écoresponsables dans l'administration publique

ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2020-2021	RÉSULTAT 2020-2021 ^a	ATTEINTE DE LA CIBLE
2.1 Accroître l'utilisation de granulats recyclés dans la réfection et la construction des infrastructures routières	Proportion de granulats recyclés utilisés annuellement dans les enrobés à chaud contenant des granulats bitumineux recyclés	Utiliser 35 % d'enrobés à chaud contenant des granulats bitumineux recyclés annuellement	<p>En 2020, 60,1 % d'enrobés à chaud contenant des granulats bitumineux recyclés ont été utilisés par rapport à la production totale d'enrobés à chaud.</p> <p>La baisse observée par rapport au résultat de l'année 2019, qui était de 72,3 %, s'explique par le fait que plusieurs directions générales territoriales ont proscrit ou limité significativement l'utilisation des granulats bitumineux recyclés dans le cadre de plusieurs contrats réalisés sur leur territoire. De plus, la quantité d'enrobés de surface pouvant inclure jusqu'à 10 % de granulats bitumineux recyclés a été moins importante en 2020 par rapport à 2019.</p>	Atteinte
	Proportion de granulats recyclés utilisés annuellement dans la structure des chaussées	Utiliser 8 % de granulats recyclés dans la structure des chaussées annuellement	<p>En 2020, 15,8 % de granulats recyclés ont été utilisés dans la structure des chaussées par rapport à la quantité totale de granulats utilisés dans la structure des chaussées.</p> <p>La baisse observée par rapport au résultat de l'année 2019, qui était de 19,8 %, s'explique par le fait qu'il y a eu moins de contrats dans le cadre desquels des matériaux recyclés étaient utilisés dans la structure des chaussées.</p>	Atteinte
	Proportion de granulats recyclés utilisés annuellement dans les infrastructures routières du ministère des Transports	Utiliser 10 % de granulats recyclés dans les infrastructures routières annuellement	<p>En 2020, 11,7 % de granulats recyclés ont été utilisés dans les infrastructures routières du Ministère.</p> <p>La baisse observée par rapport au résultat de l'année 2019, qui était de 15,1 %, s'explique par le fait que plusieurs directions générales territoriales ont proscrit ou limité significativement l'utilisation des granulats bitumineux recyclés dans le cadre de plusieurs contrats réalisés sur leur territoire, et également par le fait qu'il y a eu moins de contrats dans le cadre desquels des matériaux recyclés étaient utilisés dans la structure des chaussées.</p>	Atteinte

a. Il est à noter que l'indicateur est mesuré lors de l'élaboration d'un bilan saisonnier. Le dernier bilan, produit en 2021, est pour l'année 2020.



Objectif gouvernemental 1.1 : Renforcer les pratiques de gestion écoresponsables dans l'administration publique

ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2020-2021	RÉSULTAT 2020-2021	ATTEINTE DE LA CIBLE
2.2 Poursuivre le remplacement des ponts acier-bois par d'autres types de ponts	Proportion des ponts acier-bois remplacés annuellement par d'autres types de ponts	30 % annuellement	En 2020, 26 ponts acier-bois ont été remplacés, dont 9 par d'autres types, soit une proportion de 35 %.	Atteinte

Objectifs gouvernementaux

1.2 : Renforcer la prise en compte des principes de développement durable par les ministères et organismes publics

1.4 : Poursuivre le développement des connaissances et des compétences en matière de développement durable dans l'administration publique

ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2020-2021	RÉSULTAT 2020-2021	ATTEINTE DE LA CIBLE
3.1 Renforcer la prise en compte des principes de développement durable dans les actions structurantes menées au Ministère	Proportion des actions structurantes démarrées annuellement prenant en compte les principes de développement durable	100 % des actions structurantes déterminées pour l'année ont fait l'objet d'une prise en compte des principes de développement durable	Pour la période 2020-2021, 100 % des actions structurantes, soit les six actions structurantes déterminées, ont fait l'objet d'une prise en compte des principes de développement durable.	Atteinte



Objectif gouvernemental 1.5 : Renforcer l'accès et la participation à la vie culturelle en tant que levier de développement social, économique et territorial

ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2020-2021	RÉSULTAT 2020-2021	ATTEINTE DE LA CIBLE
4.1 Renforcer la protection et la mise en valeur du patrimoine archéologique dans les projets routiers	Taux de formation des responsables de la programmation ainsi que des directeurs ^a des projets et des inventaires et du plan	Prodiguer la formation à 75 % des responsables de la programmation ainsi qu'à 75 % des directeurs des projets et des inventaires et du plan d'ici 2020	Le Ministère a atteint la cible avec 79 % des responsables de la programmation formés en 2018-2019 et 79 % des directeurs formés en 2019-2020.	Atteinte depuis 2019-2020
	Proportion des projets inscrits à la programmation évalués par la Direction de l'environnement ^b	50 % des projets ayant fait l'objet d'une analyse en archéologie seront transmis aux chargés d'activités en archéologie entre les points de contrôle 0 et 3 d'ici 2021	Pour l'année 2020-2021, 409 projets ont fait l'objet d'une évaluation archéologique par la Direction de l'environnement. De ce nombre, 18,8 % l'ont été avant le point de contrôle 3 et 40,8 %, avant le point de contrôle 4 ^c . En 2019-2020, sur 202 projets, 47,5 % l'ont été avant le point de contrôle 3 et 62,4 %, avant le point de contrôle 4. Les variations par rapport à l'année précédente s'expliquent par le fait que la Direction de l'environnement est dépendante du moment où les projets sont inscrits à la programmation.	Non atteinte

- a. À la suite de la réorganisation ministérielle en 2017, les chefs de service sont devenus des directeurs.
- b. À la suite de changements structurels, les évaluations archéologiques ont été confiées à la Direction de l'environnement plutôt qu'au Service de coordination des affaires autochtones, de l'archéologie et du Plan Nord.
- c. Le cheminement ministériel de réalisation de projets routiers est jalonné de huit points de contrôle numérotés de 0 à 7. Chaque point de contrôle coïncide avec la fermeture d'une étape ou d'une phase. Les points de contrôle de 0 à 4 correspondent aux phases de l'étude d'opportunité, de la conception et de la préparation des plans et devis et de la libération des emprises.

Objectifs gouvernementaux

3.1 : Gérer les ressources naturelles de façon efficiente et concertée afin de soutenir la vitalité économique et de maintenir la biodiversité

3.2 : Conserver et mettre en valeur la biodiversité, les écosystèmes et les services écologiques en améliorant les interventions et les pratiques de la société

ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2020-2021	RÉSULTAT 2020-2021	ATTEINTE DE LA CIBLE
5.1 Améliorer le cadre contractuel de protection de l'environnement dans la réalisation des projets routiers	Adoption du devis « Protection de l'environnement » pour application à tous les projets routiers	Application du devis à l'ensemble des projets routiers d'ici 2021	<p>Du 1^{er} avril 2020 au 31 mars 2021, un cadre contractuel de protection de l'environnement dans la réalisation des projets routiers a été appliqué à tous les projets.</p> <p>Les clauses contractuelles en environnement du <i>Cahier des charges et devis généraux</i> s'appliquent <i>de facto</i> à l'ensemble des contrats du Ministère.</p> <p>Le devis « Protection de l'environnement » a été appliqué à plusieurs projets routiers comportant au moins une composante environnementale se rapportant au devis.</p> <p>Bien qu'ils comportent une composante environnementale, certains projets n'ont pas besoin d'un encadrement supplémentaire autre que celui déjà fourni par d'autres documents du Ministère (normes et <i>Cahier des charges et devis généraux</i>). L'utilisation du devis est alors non requise, en fonction de la nature des travaux planifiés.</p>	Non atteinte



Objectifs gouvernementaux

6.1 : Favoriser la mise en œuvre de bonnes pratiques d'aménagement du territoire

6.2 : Renforcer les capacités des collectivités dans le but de soutenir le dynamisme économique et social des territoires

ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2020-2021	RÉSULTAT 2020-2021	ATTEINTE DE LA CIBLE
6.1 Déployer une section Web sur la mobilité durable destinée au milieu municipal et aux autres organismes	Évaluation de la section Web sur la mobilité durable	D'ici 2021	La section Web sur la mobilité durable n'a pas pu être évaluée puisqu'elle était en cours d'élaboration. Les travaux ont été suspendus en 2020, notamment afin de traiter les priorités organisationnelles liées à la pandémie.	Non atteinte

Objectifs gouvernementaux

5.2 : Agir pour que les milieux de vie soient plus sains et sécuritaires

7.1 : Accroître l'accessibilité aux services, aux lieux d'emploi ainsi qu'aux territoires par des pratiques et par la planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports durables

ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2020-2021	RÉSULTAT 2020-2021 ^a	ATTEINTE DE LA CIBLE
7.1 Consolider les réseaux permettant un transport actif utilitaire à l'intérieur des périmètres d'urbanisation ^a	Nombre de kilomètres de voies cyclables et piétonnes réalisés	50 kilomètres de voies cyclables et piétonnes réalisés par année	En 2020-2021, 75 kilomètres de voies cyclables et piétonnes ont été réalisés.	Atteinte
	Nombre de structures cyclables et piétonnes réalisées	10 structures cyclables et piétonnes réalisées par année	En 2020-2021, 14 structures cyclables et piétonnes ont été réalisées ^b .	Atteinte
	Nombre de projets d'apaisement de la circulation dans les corridors scolaires réalisés	8 projets d'apaisement de la circulation dans les corridors scolaires réalisés par année	En 2020-2021, 25 projets d'apaisement de la circulation dans les corridors scolaires ont été réalisés.	Atteinte

- a. En 2020-2021, le budget résiduel du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques combiné au budget octroyé au Fonds des réseaux de transport terrestre est de 22 millions de dollars. Des engagements ont été pris pour 21,6 millions de dollars afin de financer 87 des 121 projets déposés (33,6 millions de dollars en aides financières demandées). Le budget plus élevé du Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains pour 2020-2021 et la tenue de deux appels de projets ont permis de dépasser les trois cibles, alors que seules deux cibles avaient été atteintes en 2019-2020. Le maintien d'une enveloppe budgétaire conséquente devrait permettre de maintenir l'atteinte annuelle de ces cibles.
- b. Les nouvelles modalités déposées en 2019-2020 pour ce programme ont doublé le plafond de l'aide consentie pour les structures, ce qui a permis une augmentation substantielle du résultat de cet indicateur.

Objectifs gouvernementaux

5.1 : Favoriser l'adoption de saines habitudes de vie

7.1 : Accroître l'accessibilité aux services, aux lieux d'emploi ainsi qu'aux territoires par des pratiques et par la planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports durables

ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2020-2021	RÉSULTAT 2020-2021	ATTEINTE DE LA CIBLE
7.2 Financer les services de transport collectif en région	Nombre de déplacements annuels en transport collectif régional	1,1 million	En 2018, 1 550 721 déplacements ont été recensés, alors qu'en 2019, le nombre de déplacements annuels s'élevait à 1 729 568 ^a .	Atteinte

a. L'indicateur est mesuré à partir de données extraites des rapports d'exploitation déposés par les organismes en transport collectif régional. Les données de 2020 seront disponibles à l'automne 2021.

Objectifs gouvernementaux

2.2 : Appuyer le développement des filières vertes et des biens et services écoresponsables produits au Québec

7.2 : Appuyer l'électrification des transports et améliorer l'efficacité énergétique de ce secteur pour développer l'économie et réduire les émissions de gaz à effet de serre

8.1 : Améliorer l'efficacité énergétique

8.2 : Optimiser la production d'énergies renouvelables au bénéfice de l'ensemble de la société québécoise

8.3 : Favoriser l'utilisation d'énergies qui permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre

ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2020-2021	RÉSULTAT 2020-2021	ATTEINTE DE LA CIBLE
8.1 Électrifier le parc de véhicules du Ministère	Nombre de véhicules électriques dans le parc automobile du Ministère	300 au 31 décembre 2020	La cible du Ministère en matière d'électrification de ses véhicules est atteinte depuis 2018-2019. Toutefois, celui-ci poursuit ses efforts. En effet, au 31 mars 2021, il comptait, pour sa seule utilisation, 495 véhicules électriques, soit 195 véhicules de plus que la cible fixée au 31 décembre 2020.	Atteinte depuis 2018-2019



4.3 Occupation et vitalité des territoires

Cette section présente la première reddition de comptes du Plan d'action pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2020-2022. La réalisation des actions non amorcées du plan est planifiée en 2021-2022.

Actions en réponse aux priorités régionales

Abitibi-Témiscamingue

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
7 – Assurer la mobilité durable, efficiente et efficace des personnes et des biens sur l'ensemble du territoire de la région de l'Abitibi-Témiscamingue ainsi que les liens avec les régions limitrophes et les grands centres	Ajouter des voies de dépassement sur la route 117 pour améliorer la circulation et la sécurité	Amorcée
	Offrir une aide financière aux transporteurs aériens régionaux afin de relancer les services aériens à la suite de la pandémie de COVID-19, par l'entremise du Programme d'aide pour le maintien des services aériens régionaux essentiels en période d'urgence sanitaire	Réalisée
	Appuyer financièrement l'aéroport de Val-d'Or dans le cadre du Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales pour la réfection du tablier et de la voie de circulation utilisés pour les activités de la Société de protection des forêts contre le feu	Réalisée
	Appuyer financièrement l'aéroport de Rouyn-Noranda dans le cadre du Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales pour la réfection de la piste	Réalisée
	Appuyer financièrement l'aéroport d'Amos dans le cadre du Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales pour l'acquisition de divers équipements aéroportuaires, le remplacement de clôtures et la construction d'un bâtiment	Réalisée

Bas-Saint-Laurent

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
1 – Agir pour l'attractivité de la région	Élaborer un plan quinquennal d'exploitation, d'entretien et de travaux d'immobilisations du port de Gros-Cacouna, dont le Ministère est devenu propriétaire en 2020	En cours
	Élaborer un plan quinquennal d'exploitation, d'entretien et de travaux d'immobilisations du port de Rimouski, dont le Ministère est devenu propriétaire en 2020	En cours
	Élaborer un plan quinquennal d'exploitation, d'entretien et de travaux d'immobilisations du port de Matane, dont le Ministère est devenu propriétaire en 2020	En cours
	Poursuivre la réalisation des travaux de transformation de la route 185 en autoroute à deux voies par direction pour finaliser le lien entre l'autoroute 20 et le Nouveau-Brunswick	En cours

Capitale-Nationale

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
5 – Assurer la pérennité du transport adapté et collectif	Contribuer à la planification de l'enquête origine-destination de la région de Québec en collaboration avec les partenaires du milieu municipal	En cours
	Poursuivre l'accompagnement auprès de la Ville de Québec et du Réseau de transport de la Capitale dans le cadre de la planification du projet de Réseau structurant de transport en commun	En cours

Centre-du-Québec

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
5 – Assurer des services de proximité	Poursuivre la planification du projet d'amélioration de l'autoroute 55 entre l'échangeur des Acadiens et l'autoroute 20 afin d'améliorer la sécurité routière	Amorcée
	Poursuivre l'accompagnement des acteurs du milieu (les municipalités régionales de comté et les municipalités) visant la consolidation du transport collectif urbain et régional et du transport adapté ainsi que l'adaptation aux nouvelles mobilités intégrées dans les systèmes de transport	En cours
	Participer au comité Transport piloté par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation en codéveloppement avec les municipalités régionales de comté de la région	En cours



Chaudière-Appalaches

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
5 – Favoriser le transport des biens et des personnes en Chaudière-Appalaches	Poursuivre la planification du projet de remplacement du tablier du pont de Québec	En cours
	Poursuivre la planification du projet du tunnel Québec-Lévis	En cours
	Appuyer le projet d'implanter des mesures prioritaires pour le transport en commun par l'aménagement de voies réservées sur le boulevard Guillaume-Couture	En cours
	Poursuivre la planification de l'interconnexion du transport en commun entre Québec et Lévis	En cours
	Réhabiliter le réseau ferroviaire régional entre Charny et Vallée-Jonction sur la rive droite (est) de la rivière Chaudière	En cours
	Réhabiliter la voie ferrée de Vallée-Jonction vers Thetford Mines	Amorcée
6 – Faire du tourisme un moteur économique de développement des communautés en Chaudière-Appalaches	Collaborer, en tant que propriétaire, aux projets de sentiers de véhicules hors route dans l'emprise du chemin de fer Québec Central menés par les fédérations locales et appuyés, notamment, par la Municipalité régionale de comté des Appalaches	En cours
	Collaborer, en tant que propriétaire, au projet de piste cyclable dans l'emprise du chemin de fer Québec Central mené par la Municipalité régionale de comté Robert-Cliche, en partenariat avec les municipalités régionales de comté de Beauce-Sartigan et de La Nouvelle-Beauce	En cours

Côte-Nord

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
2 – Désenclaver la Côte-Nord et ses communautés en agissant sur les fronts du transport et des télécommunications	Entreprendre les travaux de construction de la route 138 entre Kegaska et La Romaine	Non amorcée
	Entreprendre les travaux de construction de la route 138 entre La Tabatière et Tête-à-la-Baleine	Non amorcée
	Réaliser les études nécessaires à la préparation des projets de construction de la route 138 entre La Romaine et Tête-à-la-Baleine	Amorcée
	Réaliser les études nécessaires à la préparation des projets de construction de la route 138 entre La Tabatière et Vieux-Fort	Amorcée
	Poursuivre les travaux d'amélioration de la route 389	En cours
	Réaliser des travaux de rechargement de l'aire de mouvement, de réfection du balisage et du drainage à l'aéroport de La Tabatière	Amorcée
	Relocaliser les unités lumineuses de pentes d'approche et remplacer le balisage à l'aéroport de La Romaine	Amorcée

Estrie

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
3 – Mettre en place les conditions gagnantes pour favoriser l'attraction d'entreprises	Achever le prolongement de l'autoroute 410	Réalisée
	Réaménager les approches du pont de Fer, sur la route 263 à Lambton	Amorcée
7 – Augmenter l'accessibilité aux milieux naturels pour la pratique d'activités récréatives par les citoyens et les visiteurs	Construire une bretelle d'entrée entre la route 141, en direction nord, et l'autoroute 10 à Magog	Non amorcée
	Appuyer l'offre et l'interconnexion des réseaux cyclables pour en faire des réseaux d'envergure par la construction d'une passerelle piétonne et cycliste sur la route 220 au-dessus de l'autoroute 10 à Sherbrooke	Amorcée

Gaspésie

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
6 – Assurer, de façon fiable et efficace, le transport des personnes, des marchandises et des informations sur l'ensemble du territoire	Poursuivre la réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie par la mise en service de deux ponts qui permettront aux trains de marchandises de circuler sans restriction de charges entre Matapédia et Caplan	Modifiée ^a Réalisée
	Poursuivre la réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie par la mise en service du tronçon entre Caplan et Port-Daniel-Gascons	Amorcée
	Élaborer un plan quinquennal d'exploitation, d'entretien et de travaux d'immobilisations du port de Gaspé, dont le Ministère est devenu propriétaire en 2020	En cours
	Négocier une entente de gestion du quai avec la Ville de Percé et ses utilisateurs	En cours
	Soutenir le transporteur aérien régional afin qu'il maintienne sa desserte aérienne de Bonaventure en plus d'ajouter Gaspé à son réseau à la suite de la pandémie de COVID-19	En cours
	Améliorer le réseau routier contre l'érosion, la submersion et les inondations par le remplacement et la reconstruction de ponts ainsi que la réfection d'ouvrages de protection côtière	En cours
7 – Soutenir les secteurs d'activité phare de la région que sont l'exploitation et l'aménagement forestier, l'agroalimentaire, les pêches et l'aquaculture, l'industrie éolienne, le tourisme et les technologies propres	Soutenir financièrement, par l'entremise du Programme de soutien aux investissements dans les infrastructures de transport maritime, le projet de dragage au quai commercial de Grande-Vallée qui permettra le transbordement d'un plus grand volume de billes et de résidus de bois	Réalisée

a. L'action a été modifiée : une précision sur la restriction de charges y a été apportée.



Îles-de-la-Madeleine

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
2 – Assurer des liens de transport et de communication efficaces entre l’archipel et le continent	Soutenir financièrement le transporteur aérien de l’archipel afin de maintenir une desserte aérienne de qualité à la suite de la pandémie de COVID-19 et de la suspension des vols d’un transporteur aux Îles-de-la-Madeleine	En cours
	Soutenir la mise en place d’une prestation de desserte maritime optimale et pérenne pour la population des Îles-de-la-Madeleine afin d’assurer la mobilité des personnes et des biens	En cours
4 – Pratiquer une gestion durable du territoire et de ses richesses dans le respect de la culture locale et des principes de développement durable	Effectuer des interventions à Pointe-aux-Loups (route 199) pour protéger le secteur contre les répercussions de l’érosion	En cours
	Effectuer des interventions dans le secteur de La Martinique pour le protéger contre les répercussions de l’érosion	En cours
	Effectuer des interventions à la traverse du détroit entre l’île du Havre aux Maisons et la dune du Nord pour la protéger contre les répercussions de l’érosion	Amorcée
	Effectuer des interventions à Grosse Île pour protéger le secteur contre les répercussions de l’érosion	En cours

Lanaudière

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
6 – Soutenir le développement d’un plan d’action régional intégré visant le développement et la promotion du transport actif et du transport collectif ainsi que le développement d’une offre intermunicipalités régionales de comté	Réaliser une étude pour l’implantation d’un réseau métropolitain de voies réservées sur les autoroutes 13, 20, 25, 440 et 640 ainsi que sur la route 116	Amorcée

Laurentides

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
1 – Assurer la prospérité économique des Laurentides dans une approche de développement durable	Renouveler l'offre de mesures de soutien favorisant l'utilisation de véhicules lourds électriques par l'entremise du programme d'aide Écocamionnage et du Programme de soutien au déploiement des autobus scolaires électriques	Réalisée
5 – Optimiser les mobilités des individus et des marchandises	Poursuivre la planification du projet de prolongement de l'autoroute 19 entre les autoroutes 440 et 640 qui comprend l'aménagement de voies réservées aux autobus, au covoiturage et aux véhicules électriques	En cours
	Poursuivre la planification de projets visant l'amélioration de la sécurité routière, dont le réaménagement de la route 117 entre Labelle et Rivière-Rouge	Amorcée
	Poursuivre la planification de projets visant l'amélioration de l'autoroute 50 entre L'Ange-Gardien et Mirabel	Amorcée

Laval

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
9 – Une ville écoresponsable et résiliente – la stratégie lavalloise de lutte contre les changements climatiques	Continuer, dans le respect de ses compétences, à soutenir le projet de Réseau express métropolitain mis de l'avant par la Caisse de dépôt et placement du Québec en vertu de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain	En cours
	Soutenir CDPQ Infra dans l'étude d'un prolongement du Réseau express métropolitain visant à desservir le centre de Laval	En cours
	Continuer de soutenir l'étude d'un projet structurant de transport collectif de type service rapide par bus dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde	En cours
	Réaliser une étude pour l'implantation d'un réseau métropolitain de voies réservées sur les autoroutes 13, 20, 25, 440 et 640 ainsi que sur la route 116	Amorcée
	Poursuivre la planification du projet de prolongement de l'autoroute 19 entre les autoroutes 440 et 640 qui comprend l'aménagement de voies réservées aux autobus, au covoiturage et aux véhicules électriques	En cours
	Collaborer aux projets de reboisement de certaines bretelles autoroutières de la ville de Laval afin de combattre les îlots de chaleur	Réalisée



Mauricie

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
3 – Assurer l’occupation dynamique de l’ensemble du territoire mauricien	Poursuivre la planification du projet de réfection de la dalle centrale du pont Laviolette afin d’en assurer la fonctionnalité, la sécurité et la pérennité	En cours
5 – Favoriser la qualité de vie et le bien-être de la population	Participer à l’instance régionale de concertation en mobilité durable	Non amorcée

Montérégie

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
8 – Contribuer à l’amélioration du transport comme axe névralgique et structurant de l’ensemble des secteurs d’activité en Montérégie	Poursuivre la préparation du projet d’amélioration de l’autoroute 30 entre Brossard et Boucherville qui prévoit notamment des aménagements favorisant le transport collectif	Amorcée
	Réaliser les travaux de construction de la phase III du prolongement de l’autoroute 35 entre Saint-Sébastien et Saint-Armand	Amorcée
	Poursuivre la préparation de la phase IV du prolongement de l’autoroute 35 entre Saint-Armand et la frontière américaine	En cours
	Procéder à l’implantation de 11 nouvelles installations de vidéosurveillance sur le territoire montérégien	En cours
	Réaliser une étude pour l’implantation d’un réseau métropolitain de voies réservées sur les autoroutes 13, 20, 25, 440 et 640 ainsi que sur la route 116	Amorcée
	Soutenir CDPQ Infra dans l’étude des projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et de la continuité de la ligne jaune du réseau de métro	En cours
	Soutenir CDPQ Infra dans l’étude d’un projet structurant de transport collectif pour desservir le secteur de Chambly-Saint-Jean-sur-Richelieu	Abandonnée ^a
	Finaliser les aménagements cyclables et piétons dans le cadre du projet de reconstruction du pont Gouin à Saint-Jean-sur-Richelieu	En cours

- a. Le besoin de ce projet sera comblé par la réalisation du projet d’aménagement d’une voie réservée sur l’autoroute 10, entre les autoroutes 35 et 30, et le réaménagement de bretelles sur les autoroutes 10 et 35.

Montréal

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
2 – Assurer la performance et l'efficacité de la mobilité	Poursuivre la collaboration avec la Ville de Montréal dans le cadre du projet de grand parc de l'Ouest	En cours
	Poursuivre la collaboration avec la Ville de Montréal dans l'établissement de nouveaux liens de transport collectif et actif dans l'emprise de l'autoroute 440	Non amorcée
	Poursuivre la participation à la planification du Programme particulier d'urbanisme des Faubourgs	En cours
	Poursuivre la coordination de Mobilité Montréal	En cours
	Maintenir la collaboration avec la Ville de Montréal pour la mise en œuvre d'une plate-forme d'échanges afin de relier le Centre de gestion de la mobilité urbaine de la Ville et le Centre intégré de gestion de la circulation de Montréal du Ministère	En cours
8 – Favoriser la croissance d'un réseau d'infrastructures performant	Continuer de soutenir CDPQ Infra dans l'étude de projets structurants de transport collectif électrique pour relier l'est et le nord-est de Montréal au centre-ville	Modifiée ^a En cours
	Soutenir l'Autorité régionale de transport métropolitain dans l'étude de projets structurants de transport collectif électrique pour relier le sud-ouest de Montréal au centre-ville	Modifiée ^a Amorcée
	Appuyer le projet de service rapide par bus dans l'axe du boulevard Pie-IX	En cours
	Appuyer le projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal jusqu'à Anjou	En cours
	Terminer l'étude portant sur l'environnement sonore en bordure de l'autoroute 20 entre les boulevards Saint-Jean et des Sources	Réalisée
	Terminer l'étude portant sur l'environnement sonore en bordure de l'autoroute 20 entre les avenues Devon et Jasper	Réalisée

- a. Dans la publication initiale du Plan d'action pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2020-2022, l'action était de continuer de soutenir CDPQ Infra dans l'étude de projets structurants de transport collectif électrique pour relier l'est, le nord-est et le sud-ouest de Montréal au centre-ville. Ce projet a été scindé en deux projets distincts, soit le projet pour relier l'est et le nord-est de Montréal au centre-ville et le projet pour relier le sud-ouest de Montréal au centre-ville.

Nord-du-Québec

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
2 – Soutenir le développement et la diversification économique	Entreprendre la construction d'une nouvelle aérogare à l'aéroport de Chibougamau-Chapais	Amorcée



Outaouais

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
2 – Favoriser un développement fort et durable des communautés, fondé sur la solidarité et un arrimage robuste des milieux ruraux et urbains	Maintenir l'accompagnement technique auprès des organismes suivants :	
	<ul style="list-style-type: none"> la Société de transport de l'Outaouais relativement au développement du réseau et des infrastructures structurantes de transport en commun dans la portion urbaine de la région, dont le projet de transport électrique (Projet structurant de transport collectif électrique entre l'ouest de Gatineau et le centre-ville d'Ottawa) 	Modifiée ^a En cours
	<ul style="list-style-type: none"> Transcollines (Municipalité régionale de comté des Collines-de-l'Outaouais), notamment avec le développement de l'offre de service dans la zone rurale de la région 	En cours
4 – Favoriser la résilience face aux changements climatiques en assurant un développement durable	Participer à la concertation régionale sur les saines habitudes de vie	En cours
	Poursuivre l'accompagnement auprès du village-relais de Maniwaki en vue de l'implantation d'une borne de recharge rapide sur son territoire	Réalisée
	Participer à l'implantation de bornes de recharge à l'aire de service du Domaine	Réalisée

a. L'action a été modifiée : une précision a été apportée concernant le projet de transport électrique (Projet structurant de transport collectif électrique entre l'ouest de Gatineau et le centre-ville d'Ottawa).

Saguenay–Lac-Saint-Jean

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
2 – Transports – Assurer la pérennité des chemins multiusages; maximiser le potentiel ferroviaire; optimiser les installations portuaires; achever l'autoroute Alma–La Baie; développer le potentiel aéroportuaire; assurer une meilleure connexion entre la région et le territoire du Plan Nord	Appuyer les travaux du comité CMAX Transport (comité de maximisation des retombées économiques – volet transport)	En cours
	Continuer de collaborer au projet d'Écoparc industriel de la Municipalité régionale de comté du Fjord-du-Saguenay	Réalisée
	Poursuivre les analyses afin d'achever le lien routier Alma–La Baie	En cours
	Poursuivre la mise en œuvre du plan d'intervention pour l'amélioration de la route d'Obedjiwan	En cours

Actions en réponse aux autres objectifs de la stratégie

Décentralisation

Le Ministère n'a déterminé aucune action en matière de décentralisation. Le Ministère n'entend pas effectuer le transfert additionnel de fonctions, de pouvoirs, de responsabilités ou de la gestion d'une ressource sur la base d'une entente, d'un contrat ou d'une convention au monde municipal. Les activités du Ministère sont très variées et demandent un certain nombre de ressources spécialisées. Le Ministère est très impliqué auprès des acteurs municipaux et régionaux dans toutes les régions du Québec.

Délégation

Le Ministère n'a déterminé aucune action en matière de délégation. Le Ministère ne dispose pas de programme de délégation en faveur des municipalités régionales de comté. Il s'agit davantage de cession d'actifs, principalement dans le cadre de projets routiers.

Régionalisation

Le Ministère n'a déterminé aucune action en matière de régionalisation. Le Ministère couvre l'ensemble des régions du Québec par l'entremise de ses directions générales territoriales et de sa Direction générale principale de la région métropolitaine de Montréal.



État d'avancement général des actions

RÉGION	ACTION NON AMORCÉE	ACTION AMORCÉE	ACTION EN COURS	ACTION EN SUSPENS	ACTION RÉALISÉE	ACTION ABANDONNÉE	NOUVELLE ACTION	ACTION MODIFIÉE	TOTAL
Abitibi-Témiscamingue	-	1	-	-	4	-	-	-	5
Bas-Saint-Laurent	-	-	4	-	-	-	-	-	4
Capitale-Nationale	-	-	2	-	-	-	-	-	2
Centre-du-Québec	-	1	2	-	-	-	-	-	3
Chaudière-Appalaches	-	1	7	-	-	-	-	-	8
Côte-Nord	2	4	1	-	-	-	-	-	7
Estrie	1	2	-	-	1	-	-	-	4
Gaspésie	-	1	4	-	2	-	-	1	7
Îles-de-la-Madeleine	-	1	5	-	-	-	-	-	6
Lanaudière	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Laurentides	-	2	1	-	1	-	-	-	4
Laval	-	1	4	-	1	-	-	-	6
Mauricie	1	-	1	-	-	-	-	-	2
Montréal	-	3	4	-	-	1	-	-	8
Montréal	1	1	7	-	2	-	-	2	11
Nord-du-Québec	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Outaouais	-	-	4	-	2	-	-	1	6
Saguenay-Lac-Saint-Jean	-	-	3	-	1	-	-	-	4
TOTAL	5	20	49	-	14	1	-	4	89

Indicateur d'occupation et de vitalité des territoires

La proportion de chaussées en bon état est un indicateur d'occupation et de vitalité des territoires.

INDICATEUR D'OCCUPATION ET DE VITALITÉ DES TERRITOIRES	RÉSULTAT 2020
Proportion de chaussées en bon état selon l'indice de rugosité international	76,9 %



4.4 Divulgence d'actes répréhensibles à l'égard des organismes publics

En 2020-2021, aucun signalement n'a été déposé en vertu de la Loi facilitant la divulgation d'actes répréhensibles à l'égard des organismes publics.

4.5 Accès à l'égalité en emploi

Données globales

Effectif régulier moyen en 2020-2021

NOMBRE DE PERSONNES OCCUPANT UN POSTE RÉGULIER
6 356

Nombre total de personnes embauchées, selon le statut d'emploi, au cours de la période 2020-2021

RÉGULIER	OCCASIONNEL	ÉTUDIANT	STAGIAIRE
422	1 072	396	341

Membres des minorités visibles et ethniques, anglophones, Autochtones et personnes handicapées

En 2020-2021, le Ministère a poursuivi ses efforts vers l'atteinte de l'objectif gouvernemental²⁴ visant une fonction publique qui reflète davantage les diverses composantes de la société québécoise. Pour 2020-2021, près de 17 % des personnes embauchées pour un emploi régulier étaient visées par les programmes et mesures d'accès à l'égalité en emploi, soit une diminution d'un peu plus de 2 points de pourcentage en un an.

Pour toutes les catégories confondues (régulier, occasionnel, étudiant et stagiaire), 277 personnes visées par les programmes et mesures d'accès à l'égalité en emploi ont été embauchées, ce qui correspond à 12,4 % du recrutement total, une diminution de 2 points de pourcentage en un an.

24. Cet objectif consiste à atteindre un taux d'embauche annuel de 25 % des nouveaux employés et employées (de statuts régulier, occasionnel, étudiant et stagiaire) qui sont des membres des minorités visibles et ethniques, des anglophones, des Autochtones ou des personnes handicapées.



Embauche de membres des groupes cibles en 2020-2021

Statut d'emploi	Nombre total de personnes embauchées en 2020-2021	Nombre de membres des minorités visibles et ethniques embauchés	Nombre d'anglophones embauchés	Nombre d'Autochtones embauchés	Nombre de personnes handicapées embauchées	Nombre de personnes embauchées membres d'au moins un groupe cible	Taux d'embauche de membres d'au moins un groupe cible par statut d'emploi
Régulier	422	60	2	3	5	70	16,6 %
Occasionnel	1 072	59	22	7	10	97	9,0 %
Étudiant	396	41	4	4	1	50	12,6 %
Stagiaire	341	55	3	0	2	60	17,6 %

Évolution du taux d'embauche global des membres des groupes cibles par statut d'emploi

STATUT D'EMPLOI	2020-2021	2019-2020	2018-2019
Régulier	16,6 %	18,8 %	17,4 %
Occasionnel	9,0 %	10,6 %	8,8 %
Étudiant	12,6 %	13,8 %	13,5 %
Stagiaire	17,6 %	20,2 %	19,8 %

Rappel de l'objectif d'embauche

L'objectif est d'atteindre un taux d'embauche annuel de 25 % des employées et employés réguliers, occasionnels, étudiants et stagiaires qui sont des membres des minorités visibles et ethniques, des anglophones, des Autochtones ou des personnes handicapées, afin de hausser la présence de ces groupes dans la fonction publique.

Le taux de représentativité des groupes cibles parmi l'effectif régulier est de 15,4 % au 31 mars 2021, soit un bond de près de 1 point de pourcentage par rapport à l'an dernier.

Évolution de la présence des membres des groupes cibles (excluant les membres des minorités visibles et ethniques) au sein de l'effectif régulier – Résultats comparatifs au 31 mars de chaque année

Groupe cible	Nombre au 31 mars 2021	Taux de présence dans l'effectif régulier au 31 mars 2021	Nombre au 31 mars 2020	Taux de présence dans l'effectif régulier au 31 mars 2020	Nombre au 31 mars 2019	Taux de présence dans l'effectif régulier au 31 mars 2019
Anglophones	50	0,8 %	49	0,8 %	44	0,7 %
Autochtones	48	0,7 %	47	0,7 %	38	0,6 %
Personnes handicapées	67	1,0 %	66	1,0 %	58	0,9 %

Rappel de la cible de représentativité

En ce qui concerne les personnes handicapées, l'objectif est d'atteindre la cible ministérielle de 2 % de l'effectif régulier.

Au 31 mars 2021, les personnes handicapées composaient 1 % de l'effectif régulier, ce qui est inférieur à la cible. Le Ministère poursuit ses efforts en vue d'atteindre le taux de représentativité souhaité pour l'ensemble des groupes cibles.

Évolution de la présence des membres des minorités visibles et ethniques au sein de l'effectif régulier et occasionnel – Résultats comparatifs au 31 mars de chaque année

Minorités visibles et ethniques par regroupement de régions	Nombre au 31 mars 2021	Taux de présence dans l'effectif régulier et occasionnel au 31 mars 2021	Nombre au 31 mars 2020	Taux de présence dans l'effectif régulier et occasionnel au 31 mars 2020	Nombre au 31 mars 2019	Taux de présence dans l'effectif régulier et occasionnel au 31 mars 2019
Montréal et Laval	428	32,5 %	392	30,2 %	358	30,6 %
Outaouais et Montérégie	145	15,2 %	134	14,1 %	124	13,6 %
Estrie, Lanaudière et Laurentides	42	5,6 %	35	5,0 %	36	5,1 %
Capitale-Nationale	228	8,7 %	210	8,4 %	187	7,9 %
Autres régions	57	2,4 %	50	2,2 %	56	2,4 %

Rappel des cibles de représentativité

En ce qui concerne les membres des minorités visibles et ethniques, l'objectif est d'atteindre, au sein de l'effectif régulier et occasionnel, les cibles régionales suivantes :

- Montréal et Laval : 41 %;
- Outaouais et Montérégie : 17 %;
- Estrie, Lanaudière et Laurentides : 13 %;
- Capitale-Nationale : 12 %;
- autres régions : 5 %.

Présence des membres des minorités visibles et ethniques au sein de l'effectif régulier et occasionnel – Résultat pour le personnel d'encadrement au 31 mars 2021

GRUPE CIBLE	PERSONNEL D'ENCADREMENT (NOMBRE)	PERSONNEL D'ENCADREMENT (%)
Minorités visibles et ethniques	28	7,1

Rappel de la cible de représentativité

En ce qui concerne les membres des minorités visibles et ethniques, l'objectif est d'atteindre, au sein de l'effectif régulier et occasionnel, la cible de représentativité de 6 % pour l'ensemble du personnel d'encadrement.



Femmes

Compte tenu de sa vocation et de la nature des activités sous sa responsabilité, le Ministère compte plusieurs types d'emplois à prédominance traditionnellement masculine. Malgré tout, le taux d'embauche total de femmes est de 28,3 % : celles-ci composent 36,5 % de l'effectif régulier moyen et 14,6 % des emplois occasionnels. À travers ses activités, le Ministère contribue activement à la promotion des emplois à caractère traditionnellement masculin auprès des femmes. Ces réalisations sont présentées à la section 4.9 « Égalité entre les femmes et les hommes ».

Taux d'embauche des femmes en 2020-2021 par statut d'emploi

	RÉGULIER	OCCASIONNEL	ÉTUDIANT	STAGIAIRE	TOTAL
Nombre total de personnes embauchées	422	1 072	396	341	2 231
Nombre de femmes embauchées	155	185	176	116	632
Taux d'embauche des femmes	36,7 %	17,3 %	44,4 %	34,0 %	28,3 %

Taux de présence des femmes dans l'effectif régulier au 31 mars 2021

GRUPE CIBLE	PERSONNEL D'ENCADREMENT	PERSONNEL PROFESSIONNEL	PERSONNEL INGÉNIEUR	PERSONNEL DE SOUTIEN ET TECHNIQUE	PERSONNEL OUVRIER	TOTAL
Effectif total (nombre total de femmes et d'hommes)	393	1 359	1 096	2 360	1 286	6 494
Nombre total de femmes	117	711	314	1 205	30	2 377
Taux de représentativité des femmes	29,8 %	52,3 %	28,6 %	51,1 %	2,3 %	36,6 %

Autres mesures ou actions favorisant l'embauche, l'intégration et le maintien en emploi

Le Ministère accomplit des actions qui favorisent l'embauche, l'intégration et le maintien en emploi. Quelques-unes de ses réalisations sont présentées ici.

La Stratégie d'attraction du personnel 2017-2020, lancée à l'été 2017 et renouvelée jusqu'en 2024, est une clé importante pour l'atteinte des objectifs ministériels de consolidation et de maintien de l'expertise au sein de l'organisation.

Pour accroître l'embauche des personnes visées par un programme gouvernemental d'accès à l'égalité, le Ministère s'est doté d'une politique de gestion de la représentativité des membres des minorités visibles et ethniques, des Autochtones, des anglophones et des personnes handicapées, laquelle comprend des mesures qui ont contribué à recruter, au cours de l'année, 277 personnes visées, dont 215 membres des minorités visibles et ethniques.

Dans le cadre de la dernière édition de la mesure d'intégration en emploi pour les nouveaux arrivants membres des minorités visibles et ethniques, chapeauté par le Secrétariat du Conseil du trésor, le Ministère a soumis 17 projets d'emploi et a accueilli 2 personnes participantes.

Programme de développement de l'employabilité à l'intention des personnes handicapées

Nombre de dossiers soumis à Infrastructures technologiques Québec dans le cadre du Programme de développement de l'employabilité à l'intention des personnes handicapées

AUTOMNE 2020 (COHORTE 2021)	AUTOMNE 2019 (COHORTE 2020)	AUTOMNE 2018 (COHORTE 2019)
14	1	11

Nombre de nouveaux participants et de nouvelles participantes au Programme de développement de l'employabilité à l'intention des personnes handicapées accueillis du 1^{er} avril au 31 mars

2020-2021	2019-2020	2018-2019
1	-	2

Autres mesures ou actions favorisant l'embauche, l'intégration et le maintien en emploi pour l'un des groupes cibles²⁵

Autres mesures ou actions réalisées en 2020-2021 (activités de formation des gestionnaires, activités de sensibilisation, etc.)

MESURE OU ACTION	GRUPE CIBLE	NOMBRE DE PERSONNES VISÉES
Présentation d'un projet d'emploi au Secrétariat du Conseil du trésor	Personnes handicapées	s. o.
Réflexion pour mettre en œuvre des modalités d'accompagnement du nouveau personnel afin de cibler et de diriger les personnes qui ont des besoins particuliers	Personnes handicapées	s. o.

25. Les groupes cibles sont les suivants : membres des minorités visibles et ethniques, personnes handicapées, Autochtones et anglophones.



4.6 Allègement réglementaire et administratif

Le plan quinquennal (2016-2021) de révision des règles et des normes qui ont une incidence sur les entreprises ou qui les concernent est mis à jour annuellement. Au terme de sa mise en œuvre, 18 règles et 3 normes techniques ont été révisées.

Allègement réglementaire

Durant l'année 2020-2021, le Ministère a contribué aux modifications législatives et réglementaires suivantes :

- l'entrée en vigueur, le 30 décembre 2020, de la nouvelle Loi sur les véhicules hors route. La réforme de la Loi sur les véhicules hors route inclut des modifications de certaines dispositions législatives afin d'assurer un meilleur encadrement sécuritaire pour les usagers et une modernisation des mesures de contrôle et d'application de la Loi. Les dispositions de la Loi retirent les informations concernant la masse et la largeur des véhicules hors route du champ d'application de la Loi et exigent un rétroviseur solidement fixé de façon permanente. De plus, de nouvelles dispositions permettent que l'autoquad puisse être modifié pour qu'un système de chenilles y soit installé et que des véhicules hors route munis d'un moteur électrique ou de plus récentes technologies soient inclus dans des articles de la Loi. Ces modifications pourraient avoir des répercussions sur les entreprises du secteur de la fabrication de nouvelles technologies et de la vente de véhicules hors route;
- l'entrée en vigueur, le 10 octobre 2020, de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile ainsi que de trois règlements, soit le Règlement concernant le transport rémunéré de personnes par automobile, le Règlement sur la transmission de renseignements et le facteur de multiplication du prix d'une course et le Règlement sur la formation des chauffeurs qualifiés. Ces règlements sont essentiels à la mise en application de cette loi qui modernise l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile et allège le fardeau administratif et réglementaire des prestataires de services tout en favorisant l'innovation. Ainsi, le Ministère s'assure que les usagers, notamment les personnes handicapées, bénéficient de services compétitifs et accessibles. Cette nouvelle loi et ses règlements contribuent à l'allègement de démarches administratives, entre autres par le retrait de la plaque T.

Conformément à la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente, les ministères et organismes sont tenus d'accompagner d'une analyse d'impact réglementaire tout projet de loi ou de règlement visé par ladite politique lorsqu'il est soumis au Conseil des ministres. En 2020-2021, le Ministère a publié quatre analyses d'impact sur son site Web :

- le projet de règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile;
- le projet de loi sur les véhicules hors route;
- le projet de règlement modifiant le Règlement sur le courtage en services de camionnage en vrac;
- les projets de règlement modifiant le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves et le Règlement sur le transport des élèves.

Allégement administratif

En 2020-2021, le Ministère a procédé à la mise en place d'une prestation électronique de services pour les volets Redressement et Accélération du Programme d'aide à la voirie locale, lequel est destiné aux municipalités. Grâce à cette prestation électronique de services, le Ministère vise à offrir une nouvelle expérience client par l'optimisation du processus de dépôt d'une demande d'aide financière et un suivi en temps réel de l'état d'une demande. Ainsi, le fardeau administratif est allégé pour les municipalités qui veulent bénéficier de ce programme d'aide financière.

Par ailleurs, le ministère des Transports a coordonné l'une des mesures du Plan d'action gouvernemental 2018-2021 en matière d'allégement réglementaire et administratif dans le secteur du commerce de détail, en collaboration avec le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (secteur de la transition énergétique), afin de traiter des questions environnementales touchant notamment l'automobile. L'objectif est de mettre en œuvre des pistes de solution en vue de s'assurer que les rôles et responsabilités des ministères et organismes sont clairs à ce sujet.

4.7 Accès aux documents et protection des renseignements personnels

En 2020-2021, le Ministère a reçu 501 demandes d'accès à des documents en vertu de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels. Il s'agit d'une diminution de 15,2 % par rapport au nombre de demandes enregistrées l'année précédente.

Nombre total de demandes reçues^a

NOMBRE TOTAL DE DEMANDES REÇUES	501
--	-----

a. Au 1^{er} avril 2020, 22 demandes d'accès reçues en 2019-2020 étaient en inventaire.

Nombre de demandes traitées, en fonction de leur nature et des délais^{a, b}

DÉLAI DE TRAITEMENT	DEMANDE D'ACCÈS À DES DOCUMENTS ADMINISTRATIFS	DEMANDE D'ACCÈS À DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS	RECTIFICATION
De 0 à 20 jours	214	1	-
De 21 à 30 jours	249	9	-
31 jours et plus (le cas échéant)	-	1	-
TOTAL	463	11	-

a. Au 1^{er} avril 2021, 47 demandes d'accès reçues en 2020-2021 étaient en inventaire.

b. Pour l'année 2020-2021, il y a eu deux désistements de la part des personnes demanderesse. Étant donné qu'il n'y a pas de traitement dans le cas d'un désistement, aucun délai n'a été comptabilisé.



Pour la même période, tous les documents ont pu être transmis à la personne demanderesse pour 45,6 % des demandes d'accès. Pour 23,3 % des demandes, l'information n'a été divulguée qu'en partie. Pour 7,4 % des demandes, la transmission des documents a été refusée. Les motifs de refus généralement invoqués sont la confidentialité des renseignements financiers et techniques appartenant au Ministère ou des renseignements fournis par des tiers ainsi que des analyses, avis et recommandations utilisés dans le cadre d'un processus décisionnel en cours. Parmi les décisions rendues, aucun dossier n'a fait l'objet de mesures d'accommodement raisonnable et huit dossiers ont fait l'objet d'une demande de révision à la Commission d'accès à l'information.

En 2020-2021, le Ministère a traité 99,8 % des demandes d'accès dans le délai fixé par la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels, soit 20 jours avec une possibilité de prolongation de 10 jours sur avis à la personne requérante avant l'échéance du premier délai. De ces demandes, 45,4 % ont été traitées à l'intérieur d'un délai de 20 jours.

Nombre de demandes traitées, en fonction de leur nature et des décisions rendues

DÉCISION RENDUE	DEMANDE D'ACCÈS À DES DOCUMENTS ADMINISTRATIFS	DEMANDE D'ACCÈS À DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS	RECTIFICATION	DISPOSITION DE LA LOI INVOQUÉE
Acceptée (entièrement)	213	4	-	s. o.
Partiellement acceptée	105	6	-	Art. 9, 14, 15, 19, 20, 22, 23, 24, 32, 34, 37, 39, 48, 53, 54, 56, 59, 88 et 137.1
Refusée (entièrement)	34	1	-	Art. 9, 14, 15, 19, 20, 22, 23, 24, 32, 34, 37, 39, 48, 53, 54, 56, 59, 88 et 137.1
Autres	113	-	-	Art. 48, aucun document détenu, désistement

Mesures d'accommodement et avis de révision

NOMBRE TOTAL DE DEMANDES D'ACCÈS AYANT FAIT L'OBJET DE MESURES D'ACCOMMODEMENT RAISONNABLE	-
NOMBRE D'AVIS DE RÉVISION REÇUS DE LA COMMISSION D'ACCÈS À L'INFORMATION	8

4.8 Emploi et qualité de la langue française dans l'Administration

Comité permanent et mandataire

QUESTION	RÉPONSE
Avez-vous une ou un mandataire?	Oui
Combien d'employées et d'employés votre organisation compte-t-elle?	Cinquante ou plus
Avez-vous un comité permanent?	Oui
Si oui, y a-t-il eu des rencontres des membres du comité permanent au cours de l'exercice? Si oui, donnez le nombre de ces rencontres : Le comité permanent s'est réuni une fois afin de faire le bilan des réalisations de l'année 2020-2021 et d'établir ses objectifs pour 2021-2022. La rencontre s'est tenue le 16 mars 2021.	Oui
Au cours de l'exercice, avez-vous pris des mesures pour faire connaître à votre personnel la ou le mandataire et, le cas échéant, les membres du comité permanent de votre organisation? Si oui, expliquez lesquelles : Les mesures prises au cours de la période 2020-2021 s'inscrivent dans la poursuite de celles amorcées lors de la période précédente. En 2019-2020, une section a été ajoutée à l'intranet ministériel afin de présenter, au personnel du Ministère, la personne mandataire et les membres du comité permanent. La section a été mise à jour en 2020-2021 afin de refléter les mouvements au sein du comité permanent et d'ajouter la présentation des nouvelles venues et des nouveaux venus.	Oui

Statut de la politique linguistique institutionnelle

QUESTION	RÉPONSE
Depuis mars 2011, avez-vous adopté une politique linguistique institutionnelle, qui a été approuvée par la plus haute autorité de votre organisation, et ce, après avoir reçu l'avis de l'Office québécois de la langue française, ou adopté celle d'une organisation? Si oui, donnez la date à laquelle elle a été adoptée : Le Ministère a adopté sa propre politique linguistique institutionnelle en avril 2014.	Oui
Depuis son adoption, cette politique linguistique institutionnelle a-t-elle été révisée? Si oui, donnez la date à laquelle les modifications ont été officiellement approuvées par la plus haute autorité de votre organisation, et ce, après avoir reçu l'avis de l'Office québécois de la langue française : Les modifications apportées ont été officiellement approuvées le 26 mars 2019.	Oui



Mise en œuvre de la politique linguistique institutionnelle

QUESTION	RÉPONSE
<p>Au cours de l'exercice, avez-vous tenu des activités pour faire connaître votre politique linguistique institutionnelle et pour former votre personnel quant à son application?</p> <p>Si oui, expliquez lesquelles :</p> <p>Au cours de l'exercice 2020-2021, l'intranet ministériel a été le véhicule privilégié pour présenter différents aspects de la politique linguistique aux membres du personnel du Ministère.</p> <p>L'intranet a d'abord été mis à profit pour diffuser des capsules d'information visant à vulgariser certains principes généraux de la politique linguistique ministérielle, soit la langue des communications orales avec des personnes physiques et des personnes morales établies au Québec ou à l'extérieur, de même que les principes linguistiques que doivent respecter les boîtes vocales et les systèmes de réponse vocale interactifs.</p> <p>Le Ministère se fait également un devoir d'accorder une attention constante à la qualité de la langue et de diffuser des outils utiles à la promotion d'un français de qualité, comme le prévoit sa politique linguistique. Dans cette optique, trois capsules linguistiques ont été publiées dans l'intranet ministériel afin d'expliquer des erreurs lexicales fréquentes et d'amener les lectrices et les lecteurs à les corriger.</p> <p>Par ailleurs, le Ministère a uni ses forces à celles du Secrétariat à la promotion et à la valorisation de la langue française pour faire la promotion de la campagne <i>Soyons au service de la langue française!</i> Conçue par le Secrétariat, la campagne était destinée à l'ensemble du personnel des ministères et organismes gouvernementaux et visait à faire un rappel des grands principes de la politique linguistique québécoise, en plus de mettre en lumière l'importance d'utiliser et de valoriser le français au travail. Deux nouvelles sont parues dans l'intranet ministériel afin de présenter la campagne et de souligner l'importance de respecter la politique linguistique ministérielle, et un courriel sur le même sujet a été transmis à l'ensemble du personnel du Ministère.</p>	<p>Oui</p>
<p>Si non, durant le prochain exercice, quelles activités prévoyez-vous tenir pour la faire connaître et pour former votre personnel quant à son application?</p>	<p>s. o.</p>

4.9 Égalité entre les femmes et les hommes

L'année 2020-2021 a été marquée par une nouvelle impulsion en matière d'égalité entre les femmes et les hommes au Ministère, notamment par la mise en place d'un comité de gouvernance de la condition féminine. Celui-ci détermine les grandes orientations en matière d'égalité, notamment entre les femmes et les hommes au Ministère, et il en fait la promotion afin de favoriser une culture organisationnelle inclusive. De plus, le Ministère a poursuivi la réalisation de livrables prévus au Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2017-2020. Les objectifs de ce quatrième plan d'action contribuent notamment à la Stratégie gouvernementale pour l'égalité entre les femmes et les hommes vers 2021 et au renforcement de la prise en compte des principes de développement durable, comme le principe d'équité et de solidarité sociales. Ci-après sont présentées quelques réalisations du Ministère en 2020-2021 :

- le rapport intitulé *Analyse de la mobilité urbaine différenciée selon les sexes – Territoires RMR et hors-RMR*²⁶ a été réalisé à partir de données compilées de la Société de l'assurance automobile du Québec et de Statistique Canada;
- un rapport définissant les problématiques différenciées selon les sexes liées au sentiment de sécurité dans les aires de service qui relèvent du Ministère ainsi que dans les infrastructures de transport sous sa responsabilité a été produit;
- le rapport intitulé *La réalité des femmes dans les métiers traditionnellement masculins au ministère des Transports* a été publié. Celui-ci avait pour objectif de dépeindre la réalité des femmes dans les postes où elles sont en minorité afin de mieux les intégrer à ces catégories d'emplois;
- le *Guide d'analyse du genre adapté au domaine des transports*²⁷ a été diffusé aux sociétés organisatrices de transport collectif. Cela inclut les personnes responsables du transport collectif dans les municipalités régionales de comté;
- un travail de sensibilisation sur les enjeux liés aux inégalités entre les sexes a été fait tout au long de l'année auprès du personnel. Des capsules d'information ont été diffusées notamment par rapport à la violence faite aux femmes et aux enjeux de mobilité différenciée. La table ronde Femme et gestion, rassemblant des directrices générales et des sous-ministres adjointes, a été organisée à l'occasion de la Journée internationale des droits des femmes;
- le Ministère poursuit son engagement auprès du Secrétariat à la condition féminine en siégeant notamment au Comité interministériel pour la mixité en emploi;
- pour la seizième fois, le Ministère a appuyé le concours *Chapeau, les filles!* et son volet *Excelle Science* par une participation annuelle de 6 000 dollars afin d'inciter les jeunes femmes à s'intéresser davantage au domaine des transports.

26. MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2020), *Analyse de la mobilité urbaine différenciée selon les sexes – Territoires RMR et hors-RMR*, [En ligne], <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/Planification-transport/enquetes-origine-destination/Documents/ADS-mobilite-RMR.pdf>.

27. MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2019), *Guide d'analyse du genre adapté au domaine des transports*, [En ligne], <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/organisation/egalite-hommes-femmes/Documents/guide-analyse-genre-transport-acc.pdf>.



4.10 Politique de financement des services publics

Le Ministère est responsable des revenus qu'il perçoit ainsi que des revenus des fonds spéciaux qui relèvent de lui. La présente reddition de comptes concerne le Ministère, le Fonds des réseaux de transport terrestre, le Fonds aérien et le Fonds de gestion de l'équipement roulant.

Pour les biens et services actuellement tarifés

- Les sommes les plus importantes recueillies par le Ministère proviennent des revenus perçus des usagers routiers par l'intermédiaire des immatriculations. Outre ces revenus, le Ministère ne perçoit que peu de revenus de la vente de biens et services.
- La majeure partie des revenus tarifaires du Fonds des réseaux de transport terrestre provient des revenus des droits d'immatriculation et des droits sur les permis de conduire. Les autres types de revenus tarifaires du Fonds proviennent des postes de péage de l'autoroute 25 et de l'autoroute 30, des haltes routières, de la location des terrains et bâtiments, de la vente ou de l'usage de matériel et de fournitures, d'aide technique et de soutien ainsi que de la vente de documents. Par ailleurs, une source de revenus non tarifaires, mais majeure du Fonds des réseaux de transport terrestre consiste en des revenus de la taxe sur les carburants.
- Le Fonds aérien finance ses services en refacturant les coûts de fonctionnement à ses partenaires pour l'extinction des feux et en faisant la location d'un dispositif d'entraînement de vol.
- Les revenus du Fonds de gestion de l'équipement roulant proviennent principalement de la location de la machinerie, des équipements et autres, lui permettant d'assurer l'autofinancement de l'ensemble de ses activités.

Liste des revenus de tarification perçus, coûts et niveau de financement atteint en 2020-2021 (000 \$)

	REVENUS	COÛTS	NIVEAU DE FINANCEMENT			
			ATTEINT	VISÉ		
Ministère^a						
Droits et permis						
Droits et permis – Immatriculation ^b	39 041		La majorité des revenus tarifés est perçue par la Société de l'assurance automobile du Québec.			
Droits portuaires	877					
Vente de biens et services						
Terrains et bâtiments	1					
Location de terrains, bâtiments et autres	1 291					
Divers	122					
TOTAL	41 332					
Fonds des réseaux de transport terrestre^a						
Droits et permis						
Droits et permis – Immatriculation ^{c, d}	940 884		En vertu de la Loi sur l'administration financière, le Fonds des réseaux de transport terrestre doit s'autofinancer selon ses modalités de gestion.			
Conducteurs et chauffeurs (permis)	104 741					
Immatriculation (contribution au transport en commun) ^e	88 050					
Autres droits et permis	52					
Vente de biens et services						
Location de terrains, bâtiments et autres	1 013					
Revenus des haltes routières (hors partenariat public-privé)	41					
Péage de l'autoroute 25 ^f	77 091					
Péage de l'autoroute 30 ^f	25 074					
Divers	53					
TOTAL	1 236 999					
Fonds aérien^a						
Location d'un dispositif d'entraînement de vol	18		Le budget de dépenses du Fonds aérien est équilibré puisque les coûts de fonctionnement sont refacturés aux partenaires, à l'exception des revenus autonomes, qui peuvent générer un certain surplus.			
Extinction de feux – Québec	31 305					
Extinction de feux – Entente avec le Centre interservices des feux de forêt du Canada	624					
Extinction de feux – Entente hors Canada	5 508					
TOTAL	37 455					
Fonds de gestion de l'équipement roulant^a						
Location de machinerie, d'équipements et autres	20 236		Le Fonds de gestion de l'équipement roulant doit s'autofinancer.			
TOTAL	20 236					

a. Il s'agit de données préliminaires : des modifications sont susceptibles d'être apportées à la suite des travaux relatifs à la publication des *Comptes publics*.

b. Cela inclut les permis spéciaux de circulation et les vignettes de stationnement pour les personnes handicapées.

c. Cela inclut la portion des revenus provenant des montants prélevés sur les immatriculations des véhicules munis d'un moteur de forte cylindrée ainsi que les redevances des services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile.

d. Cela inclut les revenus associés aux véhicules hors route.

e. Cette contribution n'est pas un tarif au sens de la Loi sur l'administration financière et n'a donc pas à être soumise à l'indexation.

f. Cela inclut la part versée au partenaire.



Base de tarification et d'indexation

	MÉTHODE DE FIXATION DES TARIFS		MODE D'INDEXATION DES TARIFS	
	BASE	DATE	BASE	DATE
Ministère				
Droits et permis – Immatriculation	Données administratives	1991	Indice des prix à la consommation	1991
Terrains et bâtiments	Prix du marché	Continu	Prix du marché	Continu
Location de terrains, bâtiments et autres	Prix du marché	Continu	Prix du marché	Continu
Fonds des réseaux de transport terrestre				
Droits et permis – Immatriculation	Données administratives	1991	Indice des prix à la consommation	1991
Conducteurs et chauffeurs (permis)	Données administratives	1991	Indice des prix à la consommation	1991
Immatriculation (contribution au transport en commun)	Données administratives	1991	-	-
Location de terrains, bâtiments et autres	Prix du marché	Continu	Prix du marché	Continu
Revenus des haltes routières (hors partenariat public-privé)	Prix du marché	Continu	Prix du marché	Continu
Péage de l'autoroute 25	Prix du marché	Continu	Indice des prix à la consommation	Continu
Péage de l'autoroute 30	Prix du marché	Continu	Indice des prix à la consommation	Continu
Fonds aérien				
Location d'un dispositif d'entraînement de vol	Prix du marché	2014	Prix du marché	2021
Extinction de feux – Québec	Coût des services	Continu	Coût réel	2021
Extinction de feux – Entente avec le Centre interservices des feux de forêt du Canada	Coût des services Prix du marché	2015	Indice des prix à la consommation du Canada	2021
Extinction de feux – Entente hors Canada ^a	Coût des services	2015	Indice des prix à la consommation de la Californie	2021
Fonds de gestion de l'équipement roulant				
Location de machinerie, d'équipements et autres	Coût des services	Continu	Indice des prix à la consommation	2020

a. Une entente a été signée avec la Californie en 2016 et est valide jusqu'en 2021. Une annexe est signée annuellement pour l'indexation des tarifs selon l'indice des prix à la consommation de la Californie.

Pour les nouveaux biens et services

- Depuis le 1^{er} janvier 2021, tout exploitant d'une entreprise de transport rémunéré de personnes par automobile est tenu de percevoir la redevance de 0,90 \$ pour chacune des courses de taxi, de limousine et de transport rémunéré demandées par application, puis de la remettre au ministre. Le premier versement pour le transport rémunéré de personnes par automobile sera fait en juin 2021.
- Le transfert des ports de Matane, de Rimouski, de Gaspé et de Gros-Cacouna du gouvernement du Canada au gouvernement du Québec s'est officialisé le 30 mars 2020. La gestion des ports est déléguée par le Ministère à la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc. Les revenus des ports sont déposés dans le compte du Ministère.

Pour les biens et services qui pourraient être tarifés

L'inventaire des produits et services réalisé au Ministère dans le cadre de la Politique de financement des services publics a révélé que la majorité des produits et services pouvant être tarifés l'est déjà.

Coût des biens et des services non tarifés (coût de revient)

Le Ministère n'a pas entrepris de travaux visant à établir le coût de revient de ses biens et services non tarifés.



