

RAPPORT ANNUEL DE GESTION 2024-2025

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE



RAPPORT ANNUEL DE GESTION

2024-2025

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE

Cette publication a été réalisée par la Direction de l'évaluation des programmes et de la reddition de comptes et éditée par la Direction générale des communications du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web officiel du gouvernement du Québec à l'adresse suivante : Québec.ca.

Pour obtenir des renseignements, il existe plusieurs moyens :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord);
- consulter le site Web du ministère des Transports et de la Mobilité durable au www.transports.gouv.qc.ca;
- écrire à l'adresse suivante : Ministère des Transports et de la Mobilité durable
700, boulevard René-Lévesque Est, 28^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Soucieux de protéger l'environnement, le ministère des Transports et de la Mobilité durable 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 Sustana EnviroPrint^{MC}. Ce papier contient 100 % de fibres recyclées durables de Sustana et il est fabriqué avec un procédé sans chlore. Il est porteur de la désignation Garant des forêts intactes^{MC}.



© Gouvernement du Québec, ministère des Transports et de la Mobilité durable, 2025

ISBN 978-2-555-01744-3 (imprimé)
ISBN 978-2-555-01745-0 (PDF)

Dépôt légal – 2025
Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. La reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et la traduction, même partielles, sont interdites sans l'autorisation écrite du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Photo en couverture

Source : 2022 – Réfection de la chaussée de l'autoroute 50

© David Bibeau

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU MINISTRE	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	7
2. LES RÉSULTATS	13
2.1 Plan stratégique	13
2.2 Déclaration de services aux citoyennes et aux citoyens	27
3. LES RESSOURCES UTILISÉES	31
3.1 Utilisation des ressources humaines	31
3.2 Utilisation des ressources financières	37
3.3 Utilisation des ressources informationnelles	52
4. ANNEXES – AUTRES EXIGENCES	56
4.1 Gestion des effectifs	56
4.2 Développement durable	57
4.3 Occupation et vitalité des territoires	67
4.4 Divulgation d'actes répréhensibles à l'égard d'organismes publics	75
4.5 Accès à l'égalité en emploi	75
4.6 Allègement réglementaire et administratif	77
4.7 Accès aux documents et protection des renseignements personnels	78
4.8 Application de la Politique linguistique de l'État et de la Directive relative à l'utilisation d'une autre langue que la langue officielle dans l'Administration	81
4.9 Égalité entre les femmes et les hommes	83
4.10 Politique de financement des services publics	84
4.11 Plan d'intégration du parc gouvernemental de véhicules et d'équipement roulant ..	87
5. MOBILITÉ INFRA QUÉBEC	89
5.1 Organisation en bref	89
5.2 Faits saillants	90
5.3 Utilisation des ressources humaines	91
5.4 Utilisation des ressources financières	91
5.5 États financiers de l'exercice financier de 117 jours clos le 31 mars 2025	93

MESSAGE DU MINISTRE



Madame Nathalie Roy

Présidente de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement, Québec

Madame la Présidente,

Je dépose aujourd'hui à l'Assemblée nationale le *Rapport annuel de gestion 2024-2025* du ministère des Transports et de la Mobilité durable, comme l'exige la *Loi sur l'administration publique*. Ce rapport rend compte des résultats obtenus pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2025.

L'année 2024-2025 aura été marquée par la mobilisation des équipes et leur collaboration avec les municipalités, les organismes et l'ensemble des partenaires. À preuve, leur réactivité face aux urgences climatiques, notamment lors de la tempête *Debby*, des crues printanières en Abitibi-Témiscamingue et des opérations de lutte contre les incendies en Californie, qui témoigne de la solidité des relations établies et de l'efficacité des interventions coordonnées.

À titre de nouveau ministre des Transports et de la Mobilité durable, je compte poursuivre l'action de notre gouvernement pour améliorer la qualité de vie des Québécois, notamment grâce à nos investissements historiques dans des réseaux de transports routiers et collectifs à la fois sécuritaires et efficaces.

Je vous prie d'agrérer, Madame la Présidente, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre des Transports et de la Mobilité durable,

Original signé
Jonatan Julien
Québec, octobre 2025

MESSAGE DU SOUS-MINISTRE



Monsieur Jonatan Julien

Ministre des Transports et de la Mobilité durable
Hôtel du Parlement, Québec

Monsieur le Ministre,

Je vous transmets le *Rapport annuel de gestion 2024-2025* du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Ce document présente les réalisations et les résultats obtenus en lien avec le Plan stratégique 2023-2027 et la Déclaration de services aux citoyennes et aux citoyens. Il rend également compte des actions et de l'utilisation des ressources du Ministère en vue de respecter les exigences législatives et gouvernementales. De plus, il aborde la création de Mobilité Infra Québec, une initiative structurante qui amorce une transition vers une approche renouvelée en matière de réalisation de projets complexes de transport.

Au cours de la dernière année, le Ministère a continué d'offrir des réseaux de transport sécuritaires et accessibles afin de promouvoir la mobilité durable. Il a poursuivi la mise en œuvre de stratégies ciblées afin d'assurer le maintien de ses actifs dans un contexte de vieillissement des infrastructures.

Les employés se sont encore démarqués par leur adhésion à la mission ministérielle, leur expertise et leur capacité à travailler étroitement avec toutes les instances engagées dans la conduite des dossiers prioritaires du Ministère. Je pense notamment à la gestion de projets et de chantiers majeurs comme celui du nouveau pont de l'Île-d'Orléans.

Toujours portées par cet esprit de collaboration, les équipes ont mis à profit leur expérience afin de revoir et de simplifier le Programme d'aide à la voirie locale, auquel plusieurs municipalités ont recours pour entretenir et améliorer leur réseau, de même que le Programme d'accès aérien aux régions, qui rend plus abordables les déplacements en avion au Québec.

Je tiens également à souligner la tenue de la toute première enquête nationale sur la mobilité des personnes. Celle-ci vise à obtenir annuellement des données sur les déplacements des citoyens et citoyennes résidant hors des centres urbains. Elle permet de compléter le portrait obtenu par les enquêtes régionales et ainsi de soutenir la planification des transports et de différents projets d'infrastructure.

Le personnel étant au cœur des priorités du Ministère, de multiples initiatives ont été mises en œuvre pour faire rayonner une culture de reconnaissance à l'échelle de l'organisation. Je tiens d'ailleurs à le remercier pour tout le travail accompli et pour sa volonté de répondre aux besoins de notre clientèle. Je transmets également mes sincères remerciements à mon prédécesseur, qui a accompagné le Ministère tout au long de l'année avec dévouement.

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

Le sous-ministre des Transports et de la Mobilité durable,

Original signé
Marc Croteau
Québec, octobre 2025

DÉCLARATION ATTESTANT LA FIABILITÉ DES DONNÉES

Nous déclarons que les données contenues dans le *Rapport annuel de gestion 2024-2025* du ministère des Transports et de la Mobilité durable ainsi que les contrôles afférents à ces données sont fiables et qu'ils correspondent à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2025.

Les membres de la direction,

Original signé

Marc Croteau

Sous-ministre

Original signé

Renée Amilcar

Présidente-directrice générale
de Mobilité Infra Québec

Original signé

Marie-Claude Corbeil-Gravel

Sous-ministre adjointe
aux ressources humaines
et à la performance
organisationnelle

Original signé

Nikolas Ducharme

Sous-ministre adjoint
aux finances, à la transformation
numérique et aux intelligences
artificielles

Original signé

Caroline Fontaine

Sous-ministre adjointe
à l'expertise contractuelle
et immobilière

Original signé

Valérie Maltais

Sous-ministre adjointe
au transport maritime,
aérien et ferroviaire et
aux grands projets

Original signé

Frédéric Pellerin

Sous-ministre adjoint
à l'ingénierie et aux
infrastructures

Original signé

Jérôme Unterberg

Sous-ministre adjoint
à l'électrification, au transport
terrestre et à la sécurité

Original signé

Jean Villeneuve

Sous-ministre associé
aux territoires

Original signé

Luc Tremblay

Sous-ministre adjoint
aux territoires de l'Est

Original signé

Didier Lambert Toni

Sous-ministre adjoint
aux territoires de l'Ouest

Original signé

Jean Séguin

Sous-ministre adjoint
au soutien à l'exploitation
et à la sécurité civile

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 2024-2025* du ministère des Transports et de la Mobilité durable pour l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 2025, 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 2024-2025* 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 a été réalisé conformément 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 2024-2025*.

Le Plan stratégique 2023-2027 comprend plusieurs indicateurs pour lesquels les résultats présentés dans la partie 2.1 du *Rapport annuel de gestion 2024-2025* 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 générale des enquêtes, de l'audit, de l'intégrité et du Bureau de l'inspection générale,

Original signé

Hind Belqorchi

Québec, septembre 2025

1. L'ORGANISATION

1.1 Organisation en bref

Mission

Le Ministère a pour mission de favoriser la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport sécuritaires et accessibles qui contribuent au développement du Québec.

Valeurs

Pour appuyer et renforcer l'accomplissement de sa mission, le Ministère fonde ses actions sur les valeurs organisationnelles suivantes : collaboration, rigueur et excellence.

Clientèle

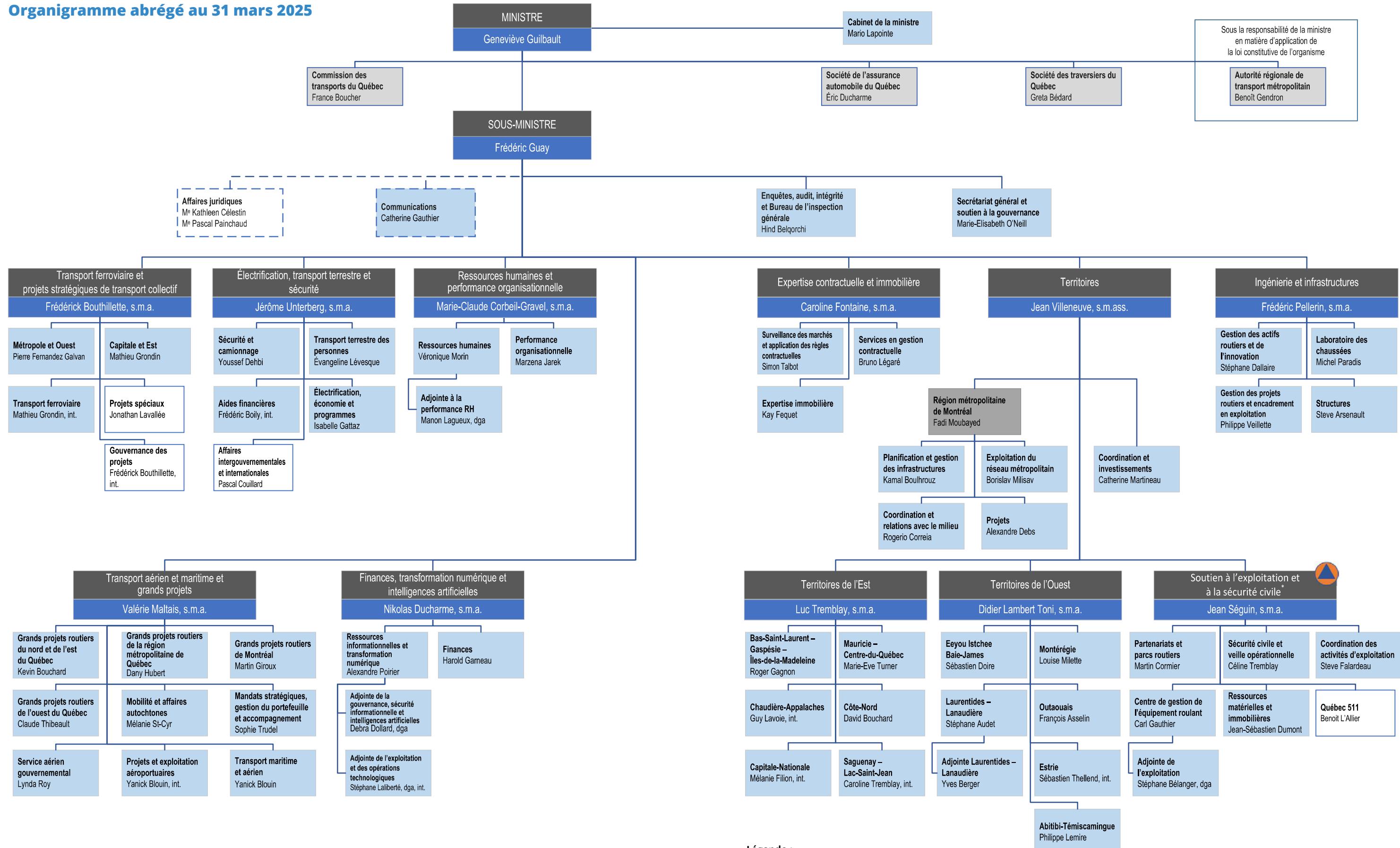
La clientèle est constituée de personnes, de groupes cibles, d'intervenants ou d'organisations susceptibles d'utiliser les infrastructures et les équipements de transport de même que les services offerts par le Ministère.

Structure administrative

Au 31 mars 2025, le Ministère comptait 11 sous-ministériats qui assument des mandats particuliers, à savoir :

- le Sous-ministéariat à l'ingénierie et aux infrastructures;
- le Sous-ministéariat à l'électrification, au transport terrestre et à la sécurité;
- le Sous-ministéariat aux finances, à la transformation numérique et aux intelligences artificielles;
- le Sous-ministéariat à l'expertise contractuelle et immobilière;
- le Sous-ministéariat aux ressources humaines et à la performance organisationnelle;
- le Sous-ministéariat au transport aérien et maritime et aux grands projets;
- le Sous-ministéariat au transport ferroviaire et aux projets stratégiques de transport collectif;
- le Sous-ministéariat aux territoires :
 - le Sous-ministéariat aux territoires de l'Est,
 - le Sous-ministéariat aux territoires de l'Ouest,
 - le Sous-ministéariat au soutien à l'exploitation et à la sécurité civile.

Organigramme abrégé au 31 mars 2025



Légende :



Unité dont le personnel relève du ministère de la Justice ou du ministère du Conseil exécutif

Le Ministère comprend également le Secrétariat général et soutien à la gouvernance ainsi que la Direction générale des enquêtes, de l'audit, de l'intégrité et du Bureau de l'inspection générale. Les travaux de l'ensemble du Ministère sont soutenus par la Direction des affaires juridiques, qui relève du ministère de la Justice, et par la Direction générale des communications, qui relève du ministère du Conseil exécutif.

Deux sociétés et deux organismes relèvent de la ministre des Transports et de la Mobilité durable : la Société de l'assurance automobile du Québec, la Société des traversiers du Québec, la Commission des transports du Québec et l'Autorité régionale de transport métropolitain (sous la responsabilité de la ministre en matière d'application de la loi constitutive de l'organisme). Ces organisations élaborent leur propre rapport annuel de gestion.

Contexte de l'organisation

Le déficit de maintien d'actifs et le financement

Le déficit de maintien des actifs des infrastructures routières s'élève à 22,5 milliards de dollars, représentant 56 % du déficit total des infrastructures publiques. Cette situation résulte principalement de la dégradation naturelle du parc, de l'actualisation des coûts des travaux et de l'état d'avancement de projets en cours qui contribuent à résorber partiellement ce déficit. Par ailleurs, une portion significative des infrastructures routières est en fin de vie utile, augmentant les besoins en réhabilitation ou remplacement. Selon l'indice d'état gouvernemental, 57 % des infrastructures routières étaient en bon état en 2023¹. Ces données soulignent la nécessité de poursuivre les efforts de planification et d'entretien pour assurer la pérennité du réseau routier.

La transition énergétique soulève des enjeux pour la viabilité du Fonds des réseaux de transport terrestre. Bien que la consommation d'essence ait augmenté de 5 % au Québec de 2022 à 2023², l'électrification continue de progresser dans le marché automobile, avec 30,1 % des ventes de véhicules neufs en 2024³. Cette évolution pourrait réduire les revenus tirés des taxes sur les carburants, qui financent le maintien des infrastructures. Le Ministère demeure attentif à ces répercussions.

La mobilité durable et les enjeux climatiques

En septembre 2024, les réseaux de transport urbain au Canada ont enregistré 141 millions de déplacements, soit 85,9 % du niveau prépandémie enregistré le même mois en 2019⁴. Malgré cette reprise, la voiture demeure le mode de transport le plus utilisé au Québec. Selon le sondage sur les expériences et les habitudes de déplacement, réalisé par le Ministère en 2022, 68 % des Québécois utilisent la voiture en solo lors de leurs déplacements les plus fréquents. Néanmoins, plusieurs répondants seraient prêts à adopter des comportements plus durables, comme se procurer un véhicule électrique, réduire l'utilisation de leur voiture actuelle ou utiliser plus régulièrement le transport en commun, le déplacement à pied et le vélo.

-
1. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, *Budget de dépenses 2025-2026 – Plans annuels de gestion des investissements publics en infrastructures 2025-2026*, p. 144, [En ligne], https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/secretariat-du-conseil-du-tresor/publications-adm/budgets/2025-2026/8_Plans_annuels_gestion_investissements.pdf.
 2. STATISTIQUE CANADA, *Ventes de carburant pour véhicules automobiles, 2023*, [En ligne], <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/240913/dq240913d-fra.htm>.
 3. STATISTIQUE CANADA, *En 2024, 1 véhicule neuf sur 7 vendu au Canada était à émission zéro*, [En ligne], <https://www.statcan.gc.ca/o1/fr/plus/7915-en-2024-1-vehicule-neuf-sur-7-vendu-au-canada-était-emission-zero>.
 4. STATISTIQUE CANADA, *Transport en commun urbain, septembre 2024*, [En ligne], <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/241118/dq241118e-fra.htm>.

Dans un contexte de croissance de la circulation automobile, la fréquence et l'intensité accrues des phénomènes météorologiques extrêmes et des catastrophes naturelles accentuent la vulnérabilité des infrastructures de transport et contribuent à leur vieillissement prématué. Pour assurer la résilience de ses infrastructures, le Ministère a réalisé, en 2024-2025, 32 projets routiers planifiés qui sont liés à l'adaptation aux changements climatiques, tout en poursuivant le développement de ses connaissances et de son expertise à l'égard des aléas naturels et des changements climatiques.

Au Québec, 43,3 % des émissions de gaz à effet de serre proviennent des transports routier, aérien, maritime, ferroviaire et hors route. Le transport routier constitue la source la plus importante, représentant 32,3 % des émissions totales⁵. Dans le cadre du Plan pour une économie verte 2030, le Ministère met en œuvre plusieurs mesures visant à réduire l'empreinte carbone du secteur. Il appuie l'électrification des véhicules – autobus urbains et scolaires, taxis, voitures et camions – ainsi que le déploiement du réseau de bornes de recharge électrique à l'échelle provinciale. En parallèle, il accompagne les municipalités et les organismes de transport collectif dans l'optimisation, le développement et l'amélioration de l'offre de transport collectif et actif, contribuant ainsi à une mobilité plus durable.

La sécurité routière

Depuis plusieurs décennies, les partenaires de la sécurité routière au Québec ont multiplié les efforts afin de réduire les décès et les blessures attribuables aux accidents de la route. Au fil des années, le nombre d'accidents mortels et graves a considérablement diminué, en dépit d'une hausse importante du nombre de véhicules en circulation et de titulaires de permis de conduire. Les gains obtenus sont néanmoins fragiles et varient d'un type d'usager à l'autre.

À ce chapitre, le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 témoigne de l'engagement du gouvernement à l'égard de l'instauration d'une vision renouvelée de la sécurité routière : la Vision zéro. Inspiré des bonnes pratiques dans le domaine, le Plan d'action comporte des mesures visant à sécuriser les déplacements des usagères et des usagers de la route, notamment les plus vulnérables, et à améliorer la qualité des milieux de vie des citoyens.

Les innovations technologiques

Les systèmes de transport intelligents, appuyés par l'intelligence artificielle, représentent des solutions concrètes pour renforcer la sécurité, optimiser la gestion de la circulation et améliorer l'exploitation des véhicules. Ils contribuent également à enrichir l'expérience des usagères et des usagers et à répondre aux besoins de la population, en fournissant notamment des informations personnalisées et en temps réel. Ces technologies permettent d'utiliser les ressources plus efficacement, mais leur mise en place doit s'accompagner d'une gestion sécurisée des données et des infrastructures pour prévenir les risques de cyberattaques, de plus en plus présents.

5. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2022 et leur évolution depuis 1990*, p. 9, [En ligne], <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2022/inventaire-ges-1990-2022.pdf>.

La saine gestion des finances publiques

Dans le but de rétablir l'équilibre budgétaire, le gouvernement du Québec a renforcé le contrôle des dépenses, révisé certains coûts et instauré un gel du recrutement. Parallèlement, des mesures d'optimisation sont mises en œuvre pour maintenir le niveau de services à la population tout en réduisant les coûts.

Chiffres clés

CHIFFRE CLÉ	DESCRIPTION
8 533	Employées et employés en moyenne au Ministère
10,7	Milliards de dollars en dépenses au Ministère et au Fonds des réseaux de transport terrestre
53,1	Milliards de dollars d'investissements consentis au secteur des transports au Plan québécois des infrastructures 2024-2034
31 137	Kilomètres de chaussées du réseau routier supérieur sous la responsabilité du Ministère
5 648	Structures sur le réseau routier supérieur
4 263	Ponts gérés par le Ministère sur le réseau municipal
529	Événements traités par les centres intégrés de gestion de la circulation en moyenne par jour
3 723 259	Pages vues en moyenne par mois sur le site Web de Québec 511
1 900	Contrats de 25 000 dollars et plus accordés en moyenne annuellement pour les cinq dernières années

1.2 Faits saillants

Les faits saillants de l'année témoignent de l'engagement constant du Ministère à répondre aux défis actuels, notamment le maintien des actifs, les enjeux climatiques, la sécurité et la saine gestion des finances publiques. Avec des annonces structurantes, la réalisation de chantiers, la valorisation des compétences, le Ministère réaffirme sa mission de favoriser la mobilité durable des personnes et des marchandises.

Annonces d'importance

La création de Mobilité Infra Québec

La *Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif* a été adoptée par l'Assemblée nationale le 4 décembre 2024.

Mobilité Infra Québec a pour principale mission d'effectuer, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets d'infrastructures complexes de transport, dont ceux en transport collectif. D'autres mandats peuvent aussi lui être donnés par le ministre ou le gouvernement, notamment pour la réalisation de différentes analyses en transport. Cette nouvelle entité agit dans une perspective de renforcement du savoir-faire de l'État, de qualité, d'accessibilité universelle et de mobilité durable.

En parallèle, la *Loi* introduit de nouvelles dispositions permettant aux organismes publics de transport en commun, à l'Autorité régionale de transport métropolitain, de même qu'à Mobilité Infra Québec de prendre part à des projets immobiliers, à titre de partenaires. En plus de faciliter la diversification des revenus des organismes publics de transport en commun et de l'Autorité régionale de transport métropolitain, cela permet la mise en valeur des espaces à proximité des infrastructures de transport collectif. Cette nouveauté répond aux demandes des organismes publics de transport en commun, en plus d'être cohérente avec l'une des recommandations découlant de l'audit de performance des grandes sociétés de transport du Québec et de l'Autorité régionale de transport métropolitain, présenté par Raymond Chabot Grant Thornton à l'automne 2024.

Un ajout de 880 millions de dollars sur 4 ans pour financer le transport collectif

L'appui financier, présenté dans la mise à jour économique de l'automne 2024 et confirmé le 9 décembre 2024, a pour principal objectif d'accompagner les organismes de transport collectif dans leurs efforts de transition vers l'équilibre budgétaire d'ici 2029. Cette aide financière vise à soutenir le transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, ainsi que dans les villes de Québec, de Lévis, de Trois-Rivières, de Gatineau, de Saguenay et de Sherbrooke, en plus de prêter main-forte à d'autres organismes de transport collectif dans les diverses régions du Québec. De cette enveloppe, 24,6 millions de dollars sont prévus pour les couronnes nord et sud de la Communauté métropolitaine de Montréal pour financer des projets pilotes en transport collectif avec le secteur privé.

Un partenariat pour TramCité à Québec

Le 16 décembre 2024, le gouvernement du Québec, la Ville de Québec et CDPQ Infra ont annoncé la signature des ententes scellant le partenariat pour la planification du volet tramway de la phase 1 du Plan CITÉ, dorénavant nommé TramCité. Ces ententes prévoient notamment que :

- le gouvernement du Québec, à titre de maître d'ouvrage, définit les grands objectifs et attributions et confie à CDPQ Infra la maîtrise d'œuvre du TramCité;
- la Ville de Québec, à titre de partenaire et bénéficiaire du projet, assumera essentiellement la réalisation de travaux préparatoires;
- le Réseau de transport de la Capitale sera l'exploitant du tramway.

Le déploiement du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028

Parmi les nombreuses réalisations du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, certaines se démarquent en 2024-2025 :

- L'adoption le 1^{er} mai 2024 par l'Assemblée nationale du projet de loi modifiant principalement le *Code de la sécurité routière* pour introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière. Ces modifications législatives permettront de concrétiser des actions prévues dans le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, notamment par l'introduction de dispositions qui visent à fixer la vitesse maximale à 30 kilomètres à l'heure dans les zones scolaires et à obliger leur aménagement de façon sécuritaire;
- La mise en place de la Semaine nationale de sensibilisation à la sécurité des travailleurs routiers, prévue chaque année lors de la deuxième semaine du mois de juin. La première Semaine nationale, qui s'est déroulée du 10 au 16 juin 2024, a permis de mettre en lumière l'importance de respecter la signalisation et la limite de vitesse affichée et de faire preuve de courtoisie, de vigilance et de prudence à l'égard des travailleuses et travailleurs;
- Le financement de nombreux projets en vue d'améliorer la sécurité routière, majoritairement dans des zones scolaires, partout au Québec.

Une révision du Programme d'accès aérien aux régions

Une nouvelle version du Programme d'accès aérien aux régions a été annoncée le 10 décembre 2024 pour répondre aux besoins exprimés par les représentants des régions. Parmi les changements en vigueur à partir du 3 février 2025 figurent les suivants :

- Des rabais de 50 % à 85 % sur les billets d'avion pour tous les Québécois;
- L'accès aux tarifs réduits pour les vols à l'intérieur d'une région ou entre les régions, sans avoir à passer par Montréal ou Québec;
- Une réduction appliquée directement à l'achat auprès du transporteur aérien;

- La possibilité de réserver son billet plus de six mois à l'avance;
- L'élargissement de l'accès aux organismes à but non lucratif.

Pour répondre à l'augmentation prévue de la demande, liée à l'élargissement de la portée du programme, le budget annuel a été porté à 55 millions de dollars pour les années 2025-2026 et 2026-2027.

Des aides aux municipalités bonifiées

Pour l'année financière 2025-2026, le Programme d'aide à la voirie locale est bonifié pour mieux répondre aux besoins des municipalités. Parmi les principales améliorations prévues, figurent notamment :

- des démarches simplifiées grâce au regroupement de volets;
- un mode d'attribution renouvelé, mieux adapté aux réalités régionales, encourageant une plus grande diversité de projets;
- l'ajout des zones scolaires dans le Plan de sécurité routière en milieu municipal.

Le début des travaux de construction du nouveau pont de l'Île-d'Orléans

Le début officiel des travaux de construction du nouveau pont de l'Île-d'Orléans a été annoncé le 16 avril 2024. Pour mener à terme ce projet d'envergure, un investissement de 2,759 milliards de dollars est prévu.

Le pont à haubans, d'un peu plus de deux kilomètres, comprendra une voie dans chaque direction, des accotements larges pour maintenir la circulation en cas d'incident ou de travaux, une piste polyvalente de part et d'autre des voies de circulation ainsi que des belvédères pour les adeptes du transport actif.

La mise en service du nouveau pont est prévue en 2028, tandis que les travaux de déconstruction du pont actuel devraient s'achever en 2033.

130 millions de dollars pour le développement du terminal de Contrecœur

Le versement d'une somme de 130 millions de dollars à l'Administration portuaire de Montréal a été annoncé le 17 février 2025 pour soutenir le projet de construction d'un terminal de conteneurs à Contrecœur. Le port ayant atteint la capacité maximale de ses installations, ce projet d'envergure, qui constitue une des mesures du plan d'action de la stratégie maritime Avantage Saint-Laurent, viendra augmenter la capacité de transport maritime du Québec.

Le terminal de Contrecœur aura une capacité annuelle de 1,15 million de conteneurs, soit 60 % de celle du port de Montréal. Il sera stratégiquement relié au réseau ferroviaire de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et à l'autoroute 30. Sa mise en service est prévue en 2029.

Une première enquête nationale sur la mobilité des personnes

Le Ministère a lancé la première enquête origine-destination nationale qui vise à obtenir annuellement des données sur la mobilité des personnes résidant hors des centres urbains, mobilité qui ne peut être étudiée par les enquêtes régionales.

Deux enquêtes origine-destination ont aussi été réalisées de septembre à décembre 2024 : la cinquième enquête origine-destination dans la région de Sherbrooke et la troisième dans la région de Trois-Rivières-Bécancour.

Ces collectes de données de grande envergure s'intéressant aux déplacements permettront de brosser un portrait actualisé de la mobilité pour ces territoires. Ce portrait est d'autant plus nécessaire compte tenu des changements survenus dans les modalités de travail et les comportements de déplacements depuis la pandémie de 2020.

Toutes les enquêtes sont exclusivement réalisées par un questionnaire en ligne, plutôt que par entrevue téléphonique, sauf en cas d'assistance téléphonique demandée.

En réponse aux événements climatiques

Les crues printanières en Abitibi-Témiscamingue

En avril 2024, les pluies abondantes ont provoqué des crues soudaines, des affaissements de routes et des débordements dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue. Près d'une vingtaine de routes ont dû être fermées. Pendant une certaine période, le lien entre le Témiscamingue et l'Abitibi n'était possible que par l'Ontario. Le rétablissement presque total s'est effectué rapidement grâce à la mobilisation et à l'implication du personnel du Ministère.

Le passage de la tempête Debby

En août 2024, les pluies liées aux vestiges de l'ouragan Debby ont engendré une accumulation d'eau sur le réseau routier dans plusieurs régions du Québec.

De nombreuses municipalités ont été durement touchées. Près d'une centaine de routes ont dû être fermées, enclavant parfois des résidences ou des quartiers. Des centaines d'employés ont été déployés sur le terrain pour procéder aux fermetures de routes et assurer la sécurité de leurs usagers. Il s'en est suivi alors un impressionnant travail de coordination et de collaboration, ce qui a permis des interventions optimales par l'ensemble des équipes sur le terrain ainsi qu'une communication claire avec les partenaires et les citoyens.

Chantiers terminés

La mise en service du pont modulaire au-dessus de la rivière Sheldrake, à Rivière-au-Tonnerre

À la suite de la découverte d'une fissure sur le pont Touzel, à Rivière-au-Tonnerre, en mai 2023, cette structure a d'abord été fermée, puis rouverte, mais avec une limitation de charges. La mise en place d'un pont modulaire, tout juste à côté du pont Touzel, fut la solution retenue pour rétablir un lien routier exempt de restriction de charges, puisqu'aucun détour n'était possible pour relier les communautés de la Minganie. Les équipes du Ministère ont rapidement préparé le projet d'installation du pont modulaire. La mise en service a eu lieu en décembre 2024, onze mois seulement (dont près de six mois de travaux) après avoir fait l'annonce de cette solution.

La sécurisation et l'amélioration de l'échangeur des autoroutes 440 et 15 à Laval

La nouvelle bretelle aérienne reliant directement l'autoroute 440 en direction ouest à l'autoroute 15 en direction nord est ouverte à la circulation depuis octobre 2024. Cette nouvelle infrastructure vise à améliorer la sécurité routière, à réduire la congestion à l'échangeur et à faciliter les déplacements en séparant les flux de circulation. Elle a aussi pour objectifs d'optimiser la fluidité sur les voies rapides et de desserte tout en renforçant la capacité du réseau autoroutier dans ce secteur stratégique. Ce projet amorcé en octobre 2021 est évalué à 133 millions de dollars.

La mise en service du nouvel échangeur Darche à Sherbrooke

Le nouvel échangeur Darche, à Sherbrooke, a été mis en service en novembre 2024, soit un mois plus tôt que prévu. Ce projet, évalué à près de 77 millions de dollars et réalisé en partenariat avec la Ville de Sherbrooke, est le plus important amorcé sur le territoire de l'Estrie dans les dernières années. Les usagères et les usagers de la route peuvent maintenant profiter d'une structure mieux adaptée aux besoins d'aujourd'hui. L'échangeur améliore la fluidité et renforce la sécurité d'un lien routier stratégique.

La fin du réaménagement de la route 139 à Granby

En octobre 2024, les travaux de réaménagement de la route 139, entre la route 112 et la rue Dufferin, à Granby se sont terminés. Ces derniers marquent la conclusion d'une série d'interventions amorcées en 2018. Les usagères et les usagers de la route peuvent bénéficier d'une expérience de conduite améliorée grâce aux voies doublées, qui diminuent les risques de congestion, et au réaménagement des intersections, qui permet des virages plus sécuritaires.

Compétences à l'œuvre

65 ans d'engagement pour le Service aérien gouvernemental

Le 4 février 2025 a marqué le 65^e anniversaire du Service aérien gouvernemental. Créé en 1960, le Service aérien gouvernemental, appuyé par une équipe spécialisée et une vingtaine d'aéronefs, s'avère un acteur incontournable dans le transport médical, la recherche, le sauvetage et la lutte contre les feux de forêt.

Depuis 1994, le Service aérien gouvernemental vient en appui aux équipes du service incendie du comté de Los Angeles dans la lutte contre les feux de forêt et de broussailles. Les pilotes et techniciens en aéronautique du Service aérien gouvernemental ont joué un rôle déterminant dans la lutte contre les incendies survenus à Los Angeles en 2024-2025.

De nouveaux ouvrages d'ingénierie

En mars 2025, deux ouvrages de référence ont été publiés :

- Le *Guide de réalisation de projets ABC (Accelerated Bridge Construction)* : Ce document sur la construction accélérée de pont regroupe l'ensemble des techniques permettant d'optimiser la planification, la conception et l'exécution des travaux au chantier de manière à réduire de façon substantielle les impacts des travaux sur les usagères et usagers et le milieu;
- L'*Orientation ministérielle sur le choix des types de chaussées* : Cette publication, qui remplace l'*Orientation ministérielle sur le choix des types de chaussées 2010-2015*, détermine le type de chaussée qui doit être privilégié lors de la reconstruction d'une route sur le réseau routier du Ministère en fonction de critères économiques, sociaux, environnementaux et opérationnels.

Expérience employé

La reconnaissance du personnel se poursuit

Plus d'un an après le lancement du Programme ministériel de reconnaissance en octobre 2023, certains progrès ont été accomplis pour faire rayonner la culture de reconnaissance au sein de l'organisation, notamment par la réalisation de ces actions phares :

- La mise en place du Parcours fidélité, pour souligner les années de service au Ministère et dans la fonction publique québécoise;
- La création d'un Comité ministériel de reconnaissance et de la communauté Reconnaissance sur le réseau social interne du Ministère, pour favoriser le dialogue et l'engagement en la matière;
- Le déploiement du concept Pleins feux, mettant en lumière les parcours, les réalisations et le succès des employées et employés sur les différents canaux de communication du Ministère.

2. LES RÉSULTATS

2.1 Plan stratégique

Résultats relatifs au plan stratégique

La présente section fait état des résultats obtenus au regard de la deuxième année du Plan stratégique 2023-2027.

La gestion responsable du réseau d'infrastructures et l'adoption de pratiques exemplaires en mobilité durable constituent les grandes priorités du plan stratégique, qui seront portées par le personnel ministériel engagé et à l'écoute de sa clientèle.

Sommaire des résultats 2024-2025 relatifs aux engagements du Plan stratégique 2023-2027

ENJEU 1 : Pérennité et qualité des actifs

Orientation 1 : Assurer des déplacements efficaces et sécuritaires sur le réseau des transports du Québec

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE 2024-2025	RÉSULTAT 2024-2025	PAGE
1. Maximiser les effets des investissements sur la qualité des infrastructures	1. Nombre de kilomètres de chaussées sur lesquels le Ministère est intervenu, contribuant à améliorer leur état	1 030	811	16
	2. Nombre de structures du réseau routier supérieur et de ponts municipaux sur lesquels le Ministère est intervenu, contribuant à améliorer leur état	186	169	17
	3. Nombre de projets routiers réalisés en adaptation aux changements climatiques	9	32	17
2. Accroître les gains économiques et environnementaux du transport des personnes et des marchandises	4. Achalandage en transport collectif	340 millions de déplacements	455,6 millions de déplacements	19
	5. Tonnage de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec	212 933 milliers de tonnes	213 307 milliers de tonnes	20
3. Contribuer à la réduction du nombre d'accidents mortels ou graves	6. Pourcentage de réduction de la moyenne triennale du nombre d'accidents mortels ou graves	≥ 1,75 % par rapport à 2017-2018-2019	6,6 %	21

ENJEU 2 : Pratiques exemplaires en matière de mobilité durable

Orientation 2 : Prioriser la mobilité durable dans les pratiques du Ministère

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE 2024-2025	RÉSULTAT 2024-2025	PAGE
4. Accroître l'utilisation des pratiques écoresponsables par le Ministère	7. Pourcentage des véhicules légers du parc gouvernemental qui sont électriques	28 %	29 %	23
	8. Proportion des nouveaux projets routiers assujettis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, en réalisation, adoptant une approche carboneutre	70 %	100 %	24
	9. Nombre de projets routiers de 5 millions de dollars et plus conçus en tenant compte de plus d'un mode de transport	20	38	24

ENJEU 3 : Performance organisationnelle

Orientation 3 : Favoriser l'engagement des membres du personnel et leur bien-être au travail

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE 2024-2025	RÉSULTAT 2024-2025	PAGE
5. Assurer un milieu de travail favorable à l'épanouissement des membres du personnel	10. Taux de mobilisation du personnel	76 %	72,6 %	25

Orientation 4 : Miser sur l'expérience client

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE 2024-2025	RÉSULTAT 2024-2025	PAGE
6. Maximiser l'expérience client des municipalités en s'assurant de leur satisfaction	11. Taux de satisfaction de la clientèle municipale	73 %	66 %	26

Résultats détaillés 2024-2025 relatifs aux engagements du Plan stratégique 2023-2027

ENJEU 1 : Pérennité et qualité des actifs

Orientation 1 : Assurer des déplacements efficaces et sécuritaires sur le réseau des transports du Québec

Objectif 1 : Maximiser les effets des investissements sur la qualité des infrastructures

Contexte lié à l'objectif : Au cours de l'exercice financier 2024-2025, des investissements majeurs ont été consacrés à la modernisation, à la réfection et à la préservation des infrastructures routières pour en assurer la pérennité.

- Des investissements totalisant 869,0 millions de dollars ont été réalisés pour la conservation des chaussées.
- L'état des structures du réseau supérieur requiert une attention particulière. Ainsi, 2 175,6 millions de dollars ont été consacrés à leur conservation.
- La réfection des structures du réseau routier municipal incombe au Ministère depuis janvier 2008. Une somme de 143,7 millions de dollars a été investie au cours de l'exercice financier 2024-2025 dans les travaux de réfection des structures gérées par le Ministère sur le réseau routier municipal.

Pour suivre l'état des infrastructures, le gouvernement du Québec utilise un indice d'état gouvernemental permettant d'établir les priorités et de planifier les investissements prévus dans le Plan québécois des infrastructures. Dans le respect de ces investissements, la stratégie du Ministère vise la préservation et le renforcement de la résilience du parc d'infrastructures sous sa responsabilité.

Les interventions menées par le Ministère sur le réseau routier visent également à réduire les risques engendrés par les aléas naturels liés aux changements climatiques. Elles se traduisent entre autres par la réalisation d'ouvrages de stabilisation et de protection, le déplacement d'infrastructures en dehors des zones à risque, la reconfiguration d'infrastructures ou la mise en place d'infrastructures vertes.

Indicateur 1 : Nombre de kilomètres de chaussées sur lesquels le Ministère est intervenu, contribuant à améliorer leur état

(Mesure de départ : 923 km en 2022⁶)

	2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027
Cible	1 030	1 030	1 030	1 030
Résultat	1 045 ^a (cible atteinte)	811 ^b (cible non atteinte)		

- a. Donnée en date du 31 mars 2024 actualisée par rapport à celle présentée dans le Bilan d'état des chaussées du réseau routier supérieur québécois 2023, extraite le 7 décembre 2023. Elle a été mise à jour dans le Bilan d'état des chaussées du réseau routier supérieur québécois 2024.
- b. Donnée en date du 31 mars 2025 actualisée par rapport à celle présentée dans le Bilan d'état des chaussées du réseau routier supérieur québécois 2024, extraite le 12 décembre 2024.

Explication du résultat obtenu en 2024-2025

Pour maximiser les effets des investissements à long terme sur la qualité des infrastructures, l'indicateur retenu permet de suivre le nombre de kilomètres sur lesquels le Ministère est intervenu et dont les travaux contribuent à maintenir ou à améliorer l'état des chaussées (interventions curatives).

Pour l'année 2024-2025, la quantité totale de travaux réalisés est de 1 858 kilomètres, soit :

- 811 kilomètres de travaux de réfection visant à corriger les déficiences de la chaussée, soit la reconstruction, la construction neuve ainsi que la réhabilitation mineure et majeure;
- 514 kilomètres de travaux temporaires sur des chaussées déficientes;
- 533 kilomètres de travaux préventifs, soit le scellement de fissures et le resurfaçage mince.

La réduction des ressources budgétaires allouées aux chaussées, conjuguée à la hausse des coûts, constitue un enjeu majeur pour la pérennité du réseau. De 2018 à 2023, le coût moyen par kilomètre de travaux de réfection a bondi de près de 50 %. Malgré les efforts soutenus du Ministère, les travaux réalisés sur 811 kilomètres de chaussées visant à améliorer ou à maintenir leur état n'ont pas permis d'atteindre la cible de 1 030 kilomètres fixée pour 2024-2025.

Pour maximiser les retombées à long terme des investissements, le Ministère s'est doté d'une stratégie de planification des interventions. Le défi est d'investir sur la bonne infrastructure, au bon moment, avec la bonne technique, grâce à une planification optimale des interventions, et d'éviter le réflexe du « pire en premier ». Cette stratégie est évolutive et adaptée aux particularités de chaque région en fonction de l'état du réseau et des besoins particuliers. Elle tient aussi compte des paramètres financiers, des objectifs définis dans le Plan québécois des infrastructures ainsi que des cibles établies dans la planification stratégique du Ministère.

Dans une optique d'amélioration continue et pour renforcer le suivi de la stratégie, les outils d'aide à la planification intégrés au système de gestion des chaussées ont été bonifiés, et les efforts de développement poursuivis dans cette même dynamique.

6. Dans le Plan stratégique 2023-2027, le nombre de kilomètres de chaussées sur lesquels le Ministère est intervenu, contribuant à améliorer leur état pour l'année 2022, a été estimé à 889. Cette valeur a été révisée à 923 kilomètres en date du 31 mars 2024 dans le Système de gestion des chaussées du Ministère.

Indicateur 2 : Nombre de structures du réseau routier supérieur et de ponts municipaux sur lesquels le Ministère est intervenu, contribuant à améliorer leur état

(Mesure de départ : 165 structures et ponts municipaux en 2020-2021)

	2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027
Cible	184	186	188	190
Résultat	169 (cible non atteinte)	169 (cible non atteinte)		

Explication du résultat obtenu en 2024-2025

Les interventions effectuées en 2024 ont permis d'améliorer l'état de 84 structures et de 85 ponts municipaux pour un total de 169. Ces interventions, combinées à une progression de l'endommagement moins importante que prévu en 2024, ont permis de maintenir la proportion de structures en bon état selon l'indice d'état gouvernemental sur le réseau supérieur à 78 % et celle sur les ponts municipaux à 63 %.

Dans un objectif de saine gestion du réseau, plusieurs interventions préventives ont été réalisées pour prolonger la durée de vie de certains ouvrages, mais ne sont pas considérées dans l'indicateur établi.

En 2024, 61 % de la valeur du parc de structures du réseau supérieur a été construite entre les années 1960 et 1980. Comme des travaux de réparation sont habituellement nécessaires 30 ans après la construction d'un ouvrage, le Ministère a basé sa stratégie d'intervention sur la répartition des travaux requis sur une plus longue période afin de redresser la situation.

La préparation des projets de réfection ou de reconstruction de ponts exige plusieurs mois de travail. L'amélioration continue de nombreux outils (contrats à exécution sur demande avec plusieurs prestataires de services, contrats de conception incluant plusieurs projets, contrats de construction incluant plusieurs projets, etc.) devrait favoriser l'accélération de la préparation des projets et des interventions par les directions générales territoriales au cours des prochaines années.

Enfin, les interventions s'inscrivent également dans la stratégie de planification des interventions du Ministère.

Indicateur 3 : Nombre de projets routiers réalisés en adaptation aux changements climatiques

(Mesure de départ : moyenne des quatre années de 2019-2020 à 2022-2023 de 5 projets)

	2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027
Cible	7	9	11	13
Résultat	17 (cible atteinte)	32 (cible atteinte)		

Explication du résultat obtenu en 2024-2025

En 2024-2025, 32 projets routiers planifiés ont été réalisés en prévention conformément aux deux critères d'adaptation aux changements climatiques suivants :

- La présence d'un aléa naturel associé aux changements climatiques tel qu'une inondation fluviale, une submersion côtière, une érosion fluviale et côtière, un glissement de terrain d'origine naturelle, une fonte du pergélisol ou une avalanche;
- La réalisation d'une intervention préventive ayant comme objectif principal l'adaptation aux changements climatiques, notamment des ouvrages de stabilisation ou de protection, des infrastructures vertes, ou encore le déplacement ou la reconfiguration d'une infrastructure existante.

Objectif 2 : Accroître les gains économiques et environnementaux du transport des personnes et des marchandises

Contexte lié à l'objectif : Le transport collectif permet non seulement d'améliorer la qualité des milieux de vie, de l'environnement et de la santé publique, mais également de contribuer au développement économique en réduisant la congestion routière, en facilitant la mobilité et en limitant les frais de déplacement. Par différents programmes d'aide financière destinés aux organismes de transport collectif, le Ministère vise à encourager le déploiement de services efficaces et, par le fait même, à en accroître l'utilisation.

Les autorités organisatrices de transport bénéficient du soutien du Ministère dans la mise en place de grands projets stratégiques de transport collectif. Les projets suivants ont connu des réalisations significatives en 2024-2025 :

- **Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal :** En juillet 2024, le Conseil des ministres a approuvé une contribution du gouvernement du Québec de 5 087,1 millions de dollars pour le financement du projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, dont le coût total est estimé à 7 576,5 millions de dollars. Parallèlement, la Société de transport de Montréal adjugeait le contrat du tunnelier pour ce projet.
- **Le service rapide par bus intégré sur le boulevard Pie-IX entre Montréal et Laval :** À la fin de 2024, le bureau du projet intégré du service rapide par bus Pie-IX a achevé les travaux du côté est du prolongement sur le boulevard Pie-IX, entre l'avenue Pierre-De Coubertin et la rue Notre-Dame.
- **Le projet TramCité de Québec :** En décembre 2024, le gouvernement du Québec, la Ville de Québec et CDPQ Infra ont annoncé la signature des ententes scellant le partenariat pour la planification du projet TramCité, soit une ligne de tramway de 19 kilomètres et de 29 stations, reliant les secteurs Le Gendre, Sainte-Foy, Université Laval, colline Parlementaire, Saint-Roch et Charlesbourg. Ces ententes définissent notamment les rôles et les responsabilités des parties, la gouvernance du projet ainsi que la portée des travaux. Le gouvernement, à titre de maître d'ouvrage, définit les grands objectifs et attributions du projet. Ainsi, il confie à CDPQ Infra la maîtrise d'œuvre du TramCité. La Ville, en tant que partenaire et bénéficiaire du projet, prendra essentiellement en charge la réalisation de travaux préparatoires. Enfin, l'entente confirme également le rôle d'exploitant pour le Réseau de transport de la Capitale.

- Le projet structurant de transport collectif électrique entre l'ouest de Gatineau et le centre-ville d'Ottawa :** En juin 2024, le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada ont annoncé un investissement conjoint de 163,5 millions de dollars pour la phase de planification de la portion québécoise du projet. En décembre 2024, la Société de transport de l'Outaouais a annoncé l'adjudication du contrat de services professionnels techniques et multidisciplinaires afin d'être accompagnée durant toutes les phases du projet, à commencer par la réalisation des études techniques et environnementales.

Enfin, la croissance des échanges commerciaux exerce une influence sur la demande de transport de marchandises. Pour y répondre efficacement, une meilleure intégration et une interconnexion accrue des modes de transport sont essentielles, car elles permettent d'améliorer la performance logistique et de réaliser des économies d'échelle. À cet effet, des infrastructures adaptées sont ainsi requises, notamment des centres intermodaux assurant la gestion centralisée et optimisée de la logistique multimodale.

Indicateur 4 : Achalandage en transport collectif

(Mesure de départ : 332,3 millions de déplacements en 2022⁷)

	2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027
Cible	331 millions de déplacements	340 millions de déplacements	348 millions de déplacements	357 millions de déplacements
Résultat	403,5 millions de déplacements (cible atteinte)	455,6 millions de déplacements (cible atteinte)		

Explication du résultat obtenu en 2024-2025

L'achalandage du transport collectif a atteint 455,6 millions de déplacements en 2024, ce qui représente une augmentation de 12,9 % par rapport à 2023. Il a continué de progresser en 2024, approchant, certains mois, de 90 % du niveau prépandémique dans certaines grandes villes comme Québec et Montréal. La clientèle étudiante a connu la plus forte reprise, tandis que les déplacements de la clientèle générale demeurent stables, et ceux de la clientèle aînée enregistrent une légère baisse. Le mode de travail hybride continue d'influencer la fréquence des déplacements de nombreux travailleurs.

Achalandage du transport collectif (millions de déplacements)

2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
598,9 ^a	604,2	619,2	643,9	649,8 ^a	305,7	233,1	332,3	403,5	455,6

a. Donnée révisée.

7. Dans le Plan stratégique 2023-2027, l'achalandage en transport collectif pour l'année 2022 a été estimé à 331 millions de déplacements. Cette valeur a été révisée à 332,3 millions de déplacements.

Indicateur 5 : Tonnage de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec

(Mesure de départ : 209 015 milliers de tonnes en 2022⁸⁾)

	2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027
Cible	211 033 milliers de tonnes	212 933 milliers de tonnes	215 062 milliers de tonnes	218 288 milliers de tonnes
Résultat	210 362 milliers de tonnes ^a (cible non atteinte)	213 307 milliers de tonnes (cible atteinte)		

- a. Dans le *Rapport annuel de gestion 2023-2024*, le tonnage de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec pour l'année 2023 a été estimé à 209 433 milliers de tonnes. Cette valeur a été révisée à 210 362 milliers de tonnes.

Explication du résultat obtenu en 2024-2025

En 2024, la quantité de marchandises transbordées est estimée à 213 307 milliers de tonnes. Il s'agit d'une augmentation de 1,4 % par rapport aux 210 362 milliers de tonnes dénombrées en 2023. Cette hausse s'explique notamment par l'augmentation d'environ 3,6 % des échanges internationaux de marchandises. En effet, les exportations internationales et les importations ont enregistré une augmentation de 4,7 % et de 2,7 % respectivement⁹.

Par le biais de différents programmes d'aide, le Ministère poursuit son soutien à l'industrie du transport maritime et du transport ferroviaire pour contribuer à l'économie du Québec. Ainsi, afin d'appuyer l'industrie du transport maritime, le Ministère a notamment confirmé au cours de l'année 2024-2025 l'octroi de 55,1 millions de dollars pour financer 10 projets, dans le cadre du Programme d'investissement en infrastructures maritimes, ainsi que le versement d'une somme de 130 millions de dollars à l'Administration portuaire de Montréal pour la construction d'un terminal de conteneurs à Contrecoeur.

De plus, pour soutenir l'industrie du transport ferroviaire, le Ministère s'est engagé, en 2024-2025, à verser 3,8 millions de dollars pour la réalisation de 4 projets par le biais du volet 2 – Intégration modale – du Programme de soutien aux infrastructures de transport ferroviaire et à l'intégration modale.

Objectif 3 : Contribuer à la réduction du nombre d'accidents mortels ou graves

Contexte lié à l'objectif : Les interventions visant la sécurité des usagers et des usagers du réseau combinent des mesures de prévention, de sensibilisation et de réglementation, des solutions technologiques novatrices ainsi que des actions concrètes sur l'environnement routier. Le Ministère assure à cet égard une surveillance continue du réseau et veille à ce que la signalisation, le marquage, l'éclairage et l'entretien hivernal respectent des normes de qualité élevées.

8. Dans le Plan stratégique 2023-2027, le tonnage de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec pour l'année 2022 a été estimé à 210 612 milliers de tonnes. Cette valeur a été révisée à 209 015 milliers de tonnes.
9. INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, *Commerce international de marchandises et balance commerciale. Faits saillants 2024*, [En ligne], <https://statistique.quebec.ca/fr/produit/publication/commerce-international-marchandises-et-balance-commerciale-2024>.

Indicateur 6 : Pourcentage de réduction de la moyenne triennale du nombre d'accidents mortels ou graves

(Mesure de départ : 1 512 accidents, moyenne triennale de 2017-2018-2019)

	2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027
Cible	≥ 1,5 % par rapport à 2017-2018-2019	≥ 1,75 % par rapport à 2017-2018-2019	≥ 2,0 % par rapport à 2017-2018-2019	≥ 2,25 % par rapport à 2017-2018-2019
Résultat	9 % (cible atteinte)	6,6 % (cible atteinte)		

Explication du résultat obtenu en 2024-2025

La moyenne triennale des accidents mortels et graves pour la période 2022-2023-2024 s'établit à 1 412 accidents, soit une baisse de 6,6 % par rapport à la moyenne de référence de 1 512 pour la période 2017-2018-2019. Cet indicateur, fondé sur des moyennes triennales, permet de mieux refléter la tendance de fond en atténuant les fluctuations annuelles. Dans ce contexte, la cible de réduction de 1,75 % est largement atteinte en 2024, notamment en raison de la diminution marquée du nombre d'accidents graves par rapport à la période de référence.

Évolution du nombre d'accidents mortels et graves impliquant un véhicule routier au 31 décembre de chaque année^a

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre d'accidents mortels	334	332	311	316	317	372	348	351
Nombre d'accidents graves	1 270	1 189	1 100	983	1 023	1 032	1 036	1 097
TOTAL DU NOMBRE D'ACCIDENTS MORTELS ET GRAVES	1 604	1 521	1 411	1 299	1 340	1 404	1 384	1 448
Moyenne triennale se terminant l'année indiquée	1 603	1 563	1 512	1 410	1 350	1 348	1 376	1 412

a. Données en date du 16 avril 2025.

En 2024, 351 accidents mortels ont été comptabilisés, soit 3 de plus qu'en 2023. Comparativement aux années de référence 2017, 2018 et 2019, cela représente une hausse de 17, de 19 et de 40 accidents mortels. Exception faite de 2022, il faut remonter à 2013 pour observer un nombre plus élevé d'accidents mortels.

Par ailleurs, 1 097 accidents graves ont été recensés en 2024, ce qui constitue une augmentation de 74, de 65 et de 61 accidents graves par rapport aux années 2021, 2022 et 2023. Toutefois, ce nombre marque une diminution de 173, de 92 et de 3 accidents graves par rapport aux années de référence 2017, 2018 et 2019.

Pour améliorer le bilan routier, diverses mesures sont mises en œuvre, notamment celles prévues dans le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028. Dans ce contexte, le Ministère a procédé en 2023-2024 à la correction de neuf sites à potentiel d'amélioration¹⁰. Un site à potentiel d'amélioration est un site de dimensions restreintes qui a été le lieu d'un accident mortel, d'accidents graves ou d'un nombre anormalement élevé d'accidents pouvant être réduit de manière efficace par une intervention sur l'infrastructure.

Parmi les travaux exécutés et terminés en 2023-2024 à la suite d'études de sécurité réalisées par le Ministère se trouvent les projets suivants :

- Le réaménagement de l'intersection de la route 173 et du chemin du Bord-de-l'Eau à Saint-Henri dans Chaudière-Appalaches;
- L'aménagement d'une voie de virage à gauche à l'intersection de la route 138 et de la rue Sirois à Colombier sur la Côte-Nord;
- L'installation d'arrêts à toutes les approches, l'ajout d'un îlot déviateur et l'ajout de feux clignotants à l'intersection de la route 249 et du 2^e Rang à Saint-François-Xavier-de-Brompton en Estrie;
- Le réaménagement de l'intersection et du passage pour piétonnes et piétons et cyclistes à l'intersection de la route 116 et de la rue Maple à McMasterville dans la région métropolitaine de Montréal.

ENJEU 2 : Pratiques exemplaires en matière de mobilité durable

Orientation 2 : Prioriser la mobilité durable dans les pratiques du Ministère

Objectif 4 : Accroître l'utilisation des pratiques écoresponsables par le Ministère

Contexte lié à l'objectif : Afin de donner l'exemple, le gouvernement du Québec s'est engagé dans l'électrification de son propre parc de véhicules. Dans le cadre du Plan pour une économie verte 2030, les cibles suivantes ont été établies :

- 100 % des véhicules légers (automobiles, fourgonnettes, véhicules utilitaires sport et minifourgonnettes) seront électriques d'ici 2030;
- 25 % des camionnettes du parc gouvernemental seront également électriques à cette échéance.

Deux orientations gouvernementales structurent la mise en œuvre de cette transition ainsi que la gestion du parc de véhicules gouvernemental :

- La Politique gouvernementale d'acquisition des véhicules, entrée en vigueur en avril 2022, encadre les modalités d'acquisition en vue de favoriser l'électrification;

10. La liste des sites à potentiel d'amélioration en sécurité routière 2023-2024 est disponible sur Québec.ca : https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transport/transports/circulation_securite_routiere/travaux-amelioration-sites-a-risque/Liste-Sites-Potentiel-Amelioration-2023-2024.pdf.

- Le Plan d'intégration du parc gouvernemental de véhicules et d'équipement roulant¹¹, approuvé en mars 2022, vise à optimiser l'utilisation et la gestion du parc de véhicules.

Depuis 2019, le Ministère applique progressivement une approche carboneutre aux projets routiers assujettis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique. Cette approche vise les activités des travaux de projets routiers majeurs qui émettent des gaz à effet de serre et qui sont comprises dans le périmètre opérationnel de ces projets.

Le Ministère poursuit également la diversification de l'offre de mobilité en intégrant plus d'un mode de transport dans ses projets routiers. À cette fin, il encadre leur utilisation afin de favoriser un partage sécuritaire et harmonieux de la route pour l'ensemble des usagères et usagers.

Indicateur 7 : Pourcentage des véhicules légers du parc gouvernemental qui sont électriques

(Mesure de départ : 19 % au 31 mars 2023)

	2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027
Cible	24 %	28 %	39 %	54 %
Résultat	24 % ^a (cible atteinte)	29 % (cible atteinte)		

a. À partir de 2023-2024, tous les véhicules électriques recensés dans le parc gouvernemental visés par la Politique gouvernementale d'acquisition des véhicules sont considérés dans le calcul. La Politique s'applique à ces organismes du gouvernement du Québec : l'Assemblée nationale; les personnes désignées par l'Assemblée nationale; les ministères et organismes du gouvernement; les organismes et fonds spéciaux; les organismes du réseau de la santé et des services sociaux et les organismes des réseaux de l'éducation et de l'enseignement supérieur.

Explication du résultat obtenu en 2024-2025

Au 31 mars 2025, le parc automobile gouvernemental comptait 3 464 véhicules électriques ou hybrides rechargeables immatriculés auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec, soit 3 318 véhicules légers et 146 camionnettes électriques, par rapport au nombre total de véhicules légers pouvant être électrifiés¹² de 11 771, soit 29 %. La cible annuelle du Plan stratégique 2023-2027 de 28 % est donc dépassée.

Évolution de la composition du parc gouvernemental de véhicules légers au 31 mars de chaque année

	2022-2023	2023-2024	2024-2025
Nombre de véhicules légers électriques ou hybrides rechargeables	2 037	2 721	3 464
Nombre de véhicules légers pouvant être électrifiés	10 643 ^a	11 552	11 771
Pourcentage de véhicules légers électriques	19 %	24 %	29 %

a. Selon les données disponibles lors de l'établissement de l'indicateur du Plan stratégique 2023-2027, soit un portrait au 31 mai 2021.

11. Voir la section 4.11 « Plan d'intégration du parc gouvernemental de véhicules et d'équipement roulant » du présent rapport.

12. Correspond aux cibles fixées dans le Plan pour une économie verte 2030 : 100 % des véhicules légers (automobiles, fourgonnettes, véhicules utilitaires sport et minifourgonnettes) et 25 % des camionnettes du parc gouvernemental électrifiés d'ici 2030.

Indicateur 8 : Proportion des nouveaux projets routiers assujettis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, en réalisation, adoptant une approche carboneutre

(Mesure de départ : s. o.)

	2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027
Cible	60 %	70 %	80 %	90 %
Résultat	Non applicable (non applicable)	100 % (cible atteinte)		

Explication du résultat obtenu en 2024-2025

L'application de l'approche carboneutre aux projets routiers assujettis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique est confirmée lors de l'obtention de l'autorisation du Conseil des ministres à passer à l'étape de réalisation. En mars 2025, le Conseil des ministres a autorisé la réalisation du projet de reconstruction et d'aménagement des échangeurs au nord des ponts Pierre-Laporte et de Québec intégrant des mesures pour le transport collectif à Québec. L'approche de carboneutralité est appliquée à ce projet permettant ainsi au Ministère d'obtenir un résultat de 100 %.

Indicateur 9 : Nombre de projets routiers de 5 millions de dollars et plus conçus en tenant compte de plus d'un mode de transport

(Mesure de départ : s. o.)

	2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027
Cible	15	20	25	25
Résultat	30 (cible atteinte)	38 (cible atteinte)		

Explication du résultat obtenu en 2024-2025

En 2024-2025, 38 projets routiers de 5 millions de dollars et plus, conçus en tenant compte de plus d'un mode de transport, ont été réalisés ou étaient en cours de réalisation, dépassant ainsi la cible fixée. Ce résultat témoigne des efforts déployés par les équipes du Ministère pour favoriser une approche intégrée de la mobilité, principalement par l'ajout d'un autre mode de transport complémentaire, comme le transport actif – avec des aménagements pour piétons – ou le transport collectif au moyen de voies réservées.

ENJEU 3 : Performance organisationnelle

Orientation 3 : Favoriser l'engagement des membres du personnel et leur bien-être au travail

Objectif 5 : Assurer un milieu de travail favorable à l'épanouissement des membres du personnel

Contexte lié à l'objectif : Dans une perspective de fidélisation et de mobilisation de son personnel, le Ministère s'engage à offrir une expérience employé positive et significative, inclusive et porteuse de sens, centrée sur le bien-être et l'épanouissement professionnel. Il mise sur un environnement de travail sain, mobilisateur et inclusif, propice à la santé physique et psychologique de son personnel. Pour ce faire, des actions concrètes sont déployées, notamment avec les démarches Entreprise en santé et Expérience employé, qui permettent de structurer les efforts de prévention, de promotion de la santé globale et de mise en valeur des pratiques favorisant l'engagement, la mobilisation et la qualité de vie au travail.

Indicateur 10 : Taux de mobilisation du personnel

(Mesure de départ : 74,9 % en 2021)

	2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027
Cible	75 %	76 %	77 %	78 %
Résultat	73,5 % (cible non atteinte)	72,6 % (cible non atteinte)		

Explication du résultat obtenu en 2024-2025

Le Ministère mesure annuellement l'indice de mobilisation à l'aide d'un sondage interne administré auprès de l'ensemble du personnel. L'indice de mobilisation représente, en pourcentage, la moyenne des résultats d'un échantillon de questions sur une échelle de 1 à 10. Par exemple, pour 2021, l'indice de 7,49 sur 10 se traduit par un pourcentage de 74,9 %.

Le résultat de 2024-2025 s'établit à 72,6 %, soit en dessous de la cible fixée de 76 %. Ce rendement est notamment influencé par le poids relatif du personnel ouvrier au sein de l'organisation, dont l'indice demeure inférieur à la moyenne. Malgré cette baisse, des écarts significatifs se dégagent selon les catégories d'emploi, témoignant d'une mobilisation soutenue de certains groupes.

Indice de mobilisation par catégorie d'emploi

CATÉGORIE D'EMPLOI	2024-2025
Cadres	78,4 %
Professionnelles et professionnels	75,4 %
Ingénierues et ingénieurs	74,1 %
Personnel technique	74,0 %
Personnel de soutien	73,9 %
Personnel ouvrier	67,9 %
TOTAL	72,6 %

Conscient de l'importance de l'enjeu, le Ministère déploie plusieurs actions structurantes pour améliorer l'expérience employé :

- Une démarche d'optimisation de l'expérience employé axée sur la sensibilisation aux bonnes pratiques et l'écoute active des besoins du personnel;
- Le déploiement du Programme ministériel de reconnaissance;
- La poursuite de la démarche Entreprise en santé.

Orientation 4 : Miser sur l'expérience client

Objectif 6 : Maximiser l'expérience client des municipalités en s'assurant de leur satisfaction

Contexte lié à l'objectif : Le Ministère entretient des relations stratégiques, opérationnelles et partenariales avec les municipalités du Québec. Ces relations sont essentielles à la planification, à la réalisation et à la gestion des infrastructures de transport sur l'ensemble du territoire. À cet égard, le Ministère soutient l'offre des services aux municipalités en lien avec la mobilité des personnes et des marchandises, notamment par de nombreux programmes d'aide financière et des interventions sur le réseau routier. Afin de s'assurer de la qualité et de la pertinence de son offre de services, le Ministère mesure son appréciation par l'entremise d'un sondage. Les résultats obtenus sont une source d'information primordiale pour adapter les pratiques ministérielles et bonifier l'expérience client des municipalités.

Indicateur 11 : Taux de satisfaction de la clientèle municipale

(Mesure de départ : 69 % en 2022)

	2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027
Cible	70 %	73 %	77 %	80 %
Résultat	67 % (cible non atteinte)	66 % (cible non atteinte)		

Explication du résultat obtenu en 2024-2025

L'indice de satisfaction est calculé à partir d'un sondage électronique annuel mené auprès des directrices générales et directeurs généraux, ainsi que des directrices générales adjointes et directeurs généraux adjoints des municipalités du Québec. Il repose sur une affirmation spécifique sur la satisfaction obtenue sur une échelle de 1 à 10 et convertie en pourcentage. Par exemple, pour 2022, une note moyenne de 6,9 sur 10 est devenue un indice de satisfaction de 69,0 %.

En 2024, le résultat s'établit à 66 %¹³. Malgré cette tendance à la baisse observée depuis deux ans, l'analyse du sondage révèle une appréciation relativement positive des services du Ministère.

Plusieurs mesures prévues dans le Plan d'action ministériel en affaires municipales 2023-2027 continuent d'être déployées pour renforcer la collaboration entre le Ministère et les municipalités, offrir des services mieux adaptés et améliorer la qualité et l'efficacité des communications avec les parties prenantes.

2.2 Déclaration de services aux citoyennes et aux citoyens

Mise à jour en mars 2024, la Déclaration de services aux citoyennes et aux citoyens comprend deux nouveaux engagements à l'égard de la satisfaction concernant les réparations effectuées au Centre de gestion de l'équipement roulant et la clientèle municipale.

Résultats relatifs aux engagements portant sur la qualité des services

ENGAGEMENT	CIBLE	RÉSULTAT 2023-2024	RÉSULTAT 2024-2025
S'assurer de la satisfaction des clientèles à l'égard du service Québec 511.	90 %	92 % (cible atteinte)	92 % (cible atteinte)

Sur une période de quatre semaines en février et en mars 2025, le Ministère a mené un sondage¹⁴ auprès des citoyennes et citoyens utilisateurs du service de Québec 511 afin d'évaluer leur niveau de satisfaction. Le taux global de satisfaction s'élève à 92 %, un résultat identique à celui observé en 2023-2024. L'ensemble des services de Québec 511 maintient ainsi un niveau de satisfaction élevé de la part des personnes qui les utilisent.

L'application mobile de Québec 511 maintient également un haut niveau de satisfaction avec un taux de 91 %. La grande majorité des usagères et des usagers sondés exprime sa satisfaction à l'égard de la clarté des informations, avec un taux de 90 %, ainsi que de la qualité de la présentation visuelle, qui atteint 94 %.

13. Le rapport et les résultats du sondage sont disponibles à l'adresse suivante :

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/acces-information-renseignements-personnels/documents-reglement-diffusion/etudes-rapports/rapports-sondages/Pages/rapports-sondages.aspx>.

14. Le rapport et les résultats du sondage sont disponibles à l'adresse suivante :

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/acces-information-renseignements-personnels/documents-reglement-diffusion/etudes-rapports/rapports-sondages/Pages/rapports-sondages.aspx>.

ENGAGEMENT	CIBLE	RÉSULTAT 2023-2024	RÉSULTAT 2024-2025
S'assurer de la satisfaction des clientèles à l'égard du service de permis spéciaux de circulation.	80 %	93 % (cible atteinte)	94 % (cible atteinte)

Pour la période 2024-2025, le Ministère a obtenu un taux de satisfaction de 94 % concernant le service des permis spéciaux de circulation. Ce résultat dépasse la cible établie de 80 %, en augmentation par rapport à 2023-2024. Les aspects liés à la sécurité des transactions et au délai de traitement ont été particulièrement bien notés.

ENGAGEMENT	CIBLE	RÉSULTAT 2023-2024	RÉSULTAT 2024-2025
S'assurer de la satisfaction des clientèles à l'égard des réparations effectuées au Centre de gestion de l'équipement roulant.	85 %	98 % (cible atteinte)	98 % ^a (cible atteinte)

a. À partir de 2024-2025, la méthodologie de calcul a changé afin que le résultat soit plus représentatif de l'opinion des clients sondés.

En 2024-2025, le taux de satisfaction des clientèles à l'égard des réparations effectuées au Centre de gestion de l'équipement roulant s'élève à 98 %, dépassant la cible fixée de 85 %. L'analyse détaillée des résultats du sondage révèle un haut niveau de satisfaction à l'égard de ces aspects du service :

- Le respect des temps prescrits : 97 %;
- La clarté des communications : 99 %;
- La courtoisie de l'accueil reçu : 100 %;
- La qualité des réparations effectuées : 97 %.

ENGAGEMENT	CIBLE 2024-2025	RÉSULTAT 2023-2024	RÉSULTAT 2024-2025
S'assurer de la satisfaction de la clientèle municipale.	73 %	67 % (cible non atteinte)	66 % (cible non atteinte)

Voir l'indicateur 11 « Taux de satisfaction de la clientèle municipale » dans la section 2.1 « Plan stratégique » du présent rapport.

Résultats relatifs aux engagements portant sur les normes de service

Sommaire des résultats des engagements portant sur les normes de service de la Déclaration de services aux citoyennes et aux citoyens

Date d'entrée en vigueur : 27 mars 2024

Québec 511

ENGAGEMENT	CIBLE	RÉSULTAT 2023-2024	DÉLAI MOYEN 2023-2024	RÉSULTAT 2024-2025	DÉLAI MOYEN 2024-2025
Assurer la prise de votre appel téléphonique au service Québec 511 par une préposée ou un préposé dans un délai maximal de trois minutes.	Pour 90 % des appels	92 % (cible atteinte)	50,8 secondes	94 % (cible atteinte)	43,5 secondes
Assurer une réponse à votre demande écrite de renseignements par une préposée ou un préposé dans un délai maximal de 10 jours ouvrables.	Pour 90 % des demandes	96 % (cible atteinte)	2,3 jours	95 % (cible atteinte)	2,6 jours
Mettre à jour les informations diffusées sur les plates-formes de Québec 511 dans un délai maximal de 20 minutes à la suite de la validation d'un événement ayant des répercussions sur la circulation sur le réseau routier sous la responsabilité du Ministère.	Pour 90 % des informations	99 % (cible atteinte)	Non disponible	99 % (cible atteinte)	Non disponible

Explication des résultats obtenus

Assurer la prise de votre appel téléphonique au service Québec 511 par une préposée ou un préposé

En 2024-2025, 94 % des appels téléphoniques au service Québec 511 ont été pris par une préposée ou un préposé dans un délai maximal de 3 minutes, respectant ainsi l'engagement.

Assurer une réponse à votre demande écrite de renseignements par une préposée ou un préposé

Le taux de réponses aux demandes écrites de renseignements dans un délai maximal de 10 jours ouvrables est de 95 % en 2024-2025.

Mettre à jour les informations diffusées sur les plates-formes de Québec 511

Dans 99 % des cas, la diffusion et la mise à jour des informations sur les plates-formes de Québec 511 ont été réalisées dans un délai de 20 minutes après la validation d'un événement ayant des répercussions sur la circulation sur le réseau routier sous la responsabilité du Ministère.

Réclamations pour dommages

ENGAGEMENT	CIBLE	RÉSULTAT 2023-2024	DÉLAI MOYEN 2023-2024	RÉSULTAT 2024-2025	DÉLAI MOYEN 2024-2025
Répondre à votre demande de réclamation pour dommages dans un délai maximal de 60 jours ouvrables.	Pour 90 % des demandes	97 % (cible atteinte)	Non disponible	99 % (cible atteinte)	Non disponible

Explication des résultats obtenus

En 2024-2025, le Ministère a traité 1 891 demandes de réclamation pour dommages, soit 10 demandes de plus qu'en 2023-2024. Parmi celles-ci, 99 % ont été traitées dans un délai maximal de 60 jours ouvrables, surpassant ainsi la cible de 90 % et améliorant le résultat de 97 % de l'année précédente.

Suivi des plaintes

ENGAGEMENT	CIBLE	RÉSULTAT 2023-2024	DÉLAI MOYEN 2023-2024	RÉSULTAT 2024-2025	DÉLAI MOYEN 2024-2025
Répondre à votre plainte dans un délai maximal de 20 jours ouvrables.	Pour 90 % des plaintes	94 % (cible atteinte)	6,3 jours	94 % (cible atteinte)	5,8 jours

Explication des résultats obtenus

En 2024-2025, le Ministère a traité 4 156 plaintes. Le délai de traitement maximal, fixé à 20 jours ouvrables, a été respecté dans 94 % des dossiers de plaintes. Les plaintes ont été traitées dans un délai moyen de 5,8 jours ouvrables en 2024-2025, comparativement à 6,3 jours en 2023-2024.

Le nombre de plaintes reçues au Ministère a diminué de 15 %, passant de 4 907 en 2023-2024 à 4 169 en 2024-2025. Parmi celles-ci, 1 272 ont été jugées fondées, soit 31 %.

Les plaintes relatives au réseau routier demeurent les plus nombreuses, représentant 91 % des plaintes reçues en 2024-2025. De ce nombre, les principaux motifs identifiés sont : la chaussée (827 plaintes), les travaux routiers (685 plaintes) et la viabilité hivernale (634 plaintes).

3. LES RESSOURCES UTILISÉES

3.1 Utilisation des ressources humaines

Répartition de l'effectif moyen¹⁵ par secteur d'activité, par région administrative et par catégorie d'emploi

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

SECTEUR D'ACTIVITÉ ^a	2023-2024	2024-2025	ÉCART
Bureau du sous-ministre	58	65	7
Sous-ministériaux à l'expertise contractuelle et immobilière	365	370	5
Sous-ministériaux à l'ingénierie et aux infrastructures	647	653	6
Sous-ministériaux à l'électrification, au transport terrestre et à la sécurité	279	253	-26
Sous-ministériaux aux finances, à la transformation numérique et aux intelligences artificielles	600	565	-35
Sous-ministériaux aux ressources humaines et à la performance organisationnelle	362	357	-5
Sous-ministériaux au transport aérien et maritime et aux grands projets	1 494 ^b	783	-711
Sous-ministériaux au transport ferroviaire et aux projets stratégiques de transport collectif	66	95	29
Sous-ministériaux aux territoires			
Sous-ministériaux aux territoires de l'Est ^c		2 076	
Sous-ministériaux aux territoires de l'Ouest		1 568	
Sous-ministériaux au soutien à l'exploitation et à la sécurité civile		769	
Autres unités relevant du sous-ministre associé		979	
TOTAL DU SOUS-MINISTÉRIAT AUX TERRITOIRES	4 387^b	5 392	1 005
TOTAL	8 258	8 533	275

- Les secteurs d'activité sont généralement liés à la structure administrative de l'organisation et correspondent habituellement aux activités des différents sous-ministériaux.
- Les effectifs de la Direction générale principale de la région métropolitaine de Montréal ont été déplacés en 2023-2024 du Sous-ministériaux au transport aérien et maritime et aux grands projets au Sous ministériaux aux territoires – Autres unités relevant du sous-ministre associé.
- Ces sous-ministériaux ont été créés en 2023-2024.

15. L'effectif moyen du Ministère durant la période de référence est la somme du nombre d'employés à la fermeture de chaque paie visée, divisée par le nombre total de paies concernées, étant donné que le Ministère a une réalité saisonnière qui implique une variation mensuelle de son effectif.

Effectif moyen par région administrative

RÉGION ADMINISTRATIVE	2023-2024			2024-2025			VARIATION
	RÉGULIER	OCCASIONNEL ^a	TOTAL	RÉGULIER	OCCASIONNEL ^a	TOTAL	
Bas-Saint-Laurent	357	98	455	367	100	467	2,6 %
Saguenay–Lac-Saint-Jean	281	47	328	302	45	347	5,8 %
Capitale-Nationale	2 318	193	2 511	2 322	168	2 490	-0,8 %
Mauricie	263	60	323	290	60	350	8,4 %
Estrie	280	93	373	304	99	403	8,0 %
Montréal	1 011	114	1 125	1 091	113	1 204	7,0 %
Outaouais	241	50	291	261	53	314	7,9 %
Abitibi-Témiscamingue	247	78	325	249	83	332	2,2 %
Côte-Nord	240	48	288	252	46	298	3,5 %
Nord-du-Québec	42	8	50	54	9	63	26,0 % ^b
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	157	65	222	161	64	225	1,4 %
Chaudière-Appalaches	322	84	406	340	92	432	6,4 %
Laval	210	26	236	209	28	237	0,4 %
Lanaudière	101	37	138	108	37	145	5,1 %
Laurentides	320	52	372	346	50	396	6,5 %
Montérégie	587	82	669	588	88	676	1,0 %
Centre-du-Québec	105	41	146	110	44	154	5,5 %
TOTAL	7 082	1 176	8 258	7 354	1 179	8 533	3,3 %

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 des étudiants.

b. La direction générale sur le territoire d'Eeyou Istchee Baie-James, créée en novembre 2022, poursuit son implantation pour desservir la région du Nord-du-Québec.

Effectif moyen par catégorie d'emploi

CATÉGORIE D'EMPLOI	2023-2024			2024-2025			VARIATION
	RÉGULIER	OCCASIONNEL ^a	TOTAL	RÉGULIER	OCCASIONNEL ^a	TOTAL	
Personnel d'encadrement	408	-	408	430	1	431	5,6 %
Professionnelles et professionnels	1 661	65	1 726	1 779	80	1 859	7,7 %
Ingénieries et ingénieurs	1 280	23	1 303	1 342	23	1 365	4,8 %
Techniciennes et techniciens des travaux publics	886	48	934	899	43	942	0,9 %
Personnel de soutien et technique	1 458	207	1 665	1 497	168	1 665	0,0 %
Ouvrières et ouvriers	1 389	833	2 222	1 407	864	2 271	2,2 %
TOTAL	7 082	1 176	8 258	7 354	1 179	8 533	3,3 %

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 des étudiants.

Effectif moyen du Centre de gestion de l'équipement roulant^a

CATÉGORIE D'EMPLOI	2022-2023	2023-2024	2024-2025
Personnel d'encadrement	27	25	33
Professionnelles et professionnels	16	22	32
Ingénieries et ingénieurs	7	9	8
Personnel de soutien et technique	43	54	67
Ouvrières et ouvriers	281	275	288
TOTAL	374	385	428^b

- a. Cette donnée correspond au nombre moyen de personnes ayant occupé un emploi occasionnel ou régulier au cours de l'année, à l'exception des stagiaires, des étudiantes et des étudiants.
b. L'augmentation de l'effectif s'explique par la mise en œuvre de l'intégration des véhicules et de l'équipement roulant du gouvernement du Québec, laquelle prévoit l'ajout d'effectifs, dont une large part de mécaniciens.

Formation et perfectionnement du personnel

Les informations ci-dessous sont présentées selon les conditions et modalités prévues dans la *Loi favorisant le développement et la reconnaissance des compétences de la main-d'œuvre*. Cette reddition de comptes s'effectue selon l'année civile.

En investissant 1,5 % de sa masse salariale en activités de formation, le Ministère dépasse la cible légale de 1 %. Le calcul de cet investissement repose en grande partie sur les déclarations de participation des employés.

Proportion de la masse salariale investie en formation

	2022	2023	2024
Proportion de la masse salariale	1,4 %	1,5 % ^a	1,5 %

a. La donnée de 2023 a été révisée.

Nombre moyen de jours de formation par personne

CATÉGORIE DU PERSONNEL	2022-2023^a	2023	2024
Cadre	1,5	1,1	2,2
Professionnel ^b	1,9	1,6	1,5
Fonctionnaire ^c	1,7	1,6	1,6
TOTAL^d	1,7	1,6	1,6

a. La reddition de comptes 2022-2023 a été réalisée en année financière.

b. Cette catégorie comprend le personnel ingénieur.

c. Cette catégorie comprend le personnel ouvrier.

d. Nombre moyen de jours de formation par personne pour l'ensemble du personnel, soit le personnel cadre, le personnel professionnel et le personnel fonctionnaire. Le personnel étudiant et stagiaire n'est pas comptabilisé dans ces données.

Somme allouée par personne

	2022-2023^a	2023	2024
Somme allouée par personne ^b	1 222 \$	1 198 \$	1 204 \$

a. La reddition de comptes 2022-2023 a été réalisée en année financière.

b. Somme allouée aux dépenses de formation par personne pour l'ensemble du personnel, soit le personnel cadre, le personnel professionnel et le personnel fonctionnaire. Le personnel étudiant et stagiaire n'est pas comptabilisé dans ces données.

Taux de départ volontaire du personnel régulier

Le taux de départ volontaire du Ministère pour l'année 2024-2025 est de 7 %, soit 3 points de pourcentage de moins qu'en 2023-2024. En 2024-2025, le nombre de départs à la retraite correspond à 2 % de l'effectif, soit 143 départs pour une moyenne de 7 354 personnes occupant un emploi régulier.

Taux de départ volontaire du personnel régulier

TYPE DE DÉPART VOLONTAIRE	NOMBRE 2022-2023	TAUX 2022-2023	NOMBRE 2023-2024	TAUX 2023-2024	NOMBRE 2024-2025	TAUX 2024-2025	TAUX DE LA FONCTION PUBLIQUE ^a 2024-2025
Retraite	209	3,1 %	160	2,3 %	143	1,9 %	2,0 %
Démission	276	4,1 %	317	4,5 %	243	3,3 %	3,1 %
Mutation de sortie	277	4,2 %	240	3,4 %	161	2,2 %	3,8 %
TOTAL – DÉPART VOLONTAIRE^b	762	11,4 %	717	10,1 %	547	7,4 %	9,0 %
Nombre moyen d'employés durant la période de référence	6 665	s. o.	7 082	s. o.	7 354	s. o.	s. o.

a. Le taux de départ volontaire de chaque organisation peut être comparé à celui de la fonction publique, puisque toutes les organisations incluent les mouvements de type mutation de sortie dans leur taux.

b. Total des employés ayant pris leur retraite, ayant démissionné et ayant effectué une mutation de sortie.

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

CATÉGORIE D'EMPLOI	RETRAITE	DÉMISSION	MUTATION	TOTAL	TAUX DE DÉPART VOLONTAIRE
Personnel d'encadrement	13	9	12	34	7,9 %
Professionnelles et professionnels	25	36	79	140	7,9 %
Ingénieres et ingénieurs	19	37	7	63	4,7 %
Techniciennes et techniciens des travaux publics	21	31	5	57	6,3 %
Personnel de soutien et technique	39	67	56	162	10,8 %
Ouvrières et ouvriers	26	63	2	91	6,5 %
TOTAL	143	243	161	547	7,4 %

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

CATÉGORIE D'EMPLOI	2022-2023	2023-2024	2024-2025
Personnel d'encadrement	22	20	13
Professionnelles et professionnels	33	32	25
Ingénieres et ingénieurs	13	21	19
Techniciennes et techniciens des travaux publics	39	19	21
Personnel de soutien et technique	55	36	39
Ouvrières et ouvriers	47	32	26
TOTAL	209	160	143
Taux de départs à la retraite	3,1 %	2,3 %	1,9 %

Renforcement de l'expertise interne

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

ANNÉE D'EXPÉRIENCE	2022-2023	2023-2024	2024-2025
Ingénieries et ingénieurs stagiaires	45	68	48
De 0 à 2 ans	95	73	60
De 3 à 5 ans	160	159	149
De 6 à 10 ans	281	307	308
Plus de 10 ans	655	709	756
TOTAL	1 236	1 316	1 321

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

CATÉGORIE D'EMPLOI	2022-2023				2023-2024				2024-2025			
	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	1	2	1	-	1	4	2	1	-	2	1	1
Professionnelles et professionnels	40	40	19	1	92	62	33	9	46	32	14	1
Ingénieries et ingénieurs	26	29	17	4	42	40	39	7	27	12	16	3
Techniciennes et techniciens des travaux publics	27	24	17	3	28	32	21	7	26	16	11	4
Personnel de soutien et technique	59	61	56	26	79	88	49	22	57	36	24	9
Ouvrières et ouvriers	88	84	77	49	62	43	63	33	44	28	35	18
TOTAL	241	240	187	83	304	269	207	79	200	126	101	36

a. L'embauche correspond au recrutement, de sorte qu'elle exclut les mutations et les promotions.

Régionalisation de 5 000 emplois de l'administration publique

En octobre 2018, le gouvernement du Québec s'est engagé à réaliser un projet ambitieux et porteur pour l'ensemble de l'administration publique québécoise : la régionalisation de 5 000 emplois. Le projet, sur un horizon de dix ans, est une priorité pour renforcer l'occupation et la vitalité économique du territoire québécois.

Emplois régionalisés au 30 septembre 2024^a

CIBLE DES EMPLOIS À RÉGIONALISER PAR L'ORGANISATION AU 30 SEPTEMBRE 2028	TOTAL DES EMPLOIS RÉGIONALISÉS PAR L'ORGANISATION DU 1 ^{ER} OCTOBRE 2018 AU 30 SEPTEMBRE 2024
364	263

- a. Emplois régionalisés au 30 septembre 2024, selon les critères du Plan gouvernemental de régionalisation et les détails fournis dans le document de questions et réponses.

3.2 Utilisation des ressources financières

Ministère

Budgets et programmes du Ministère

Le budget de dépenses du Ministère couvre les besoins courants ainsi que la portion des investissements à long terme imputable à l'exercice financier, y compris l'amortissement. Pour 2024-2025, un budget de dépenses totalisant 2 764,1 millions de dollars a été associé au fonctionnement du Ministère, dont un montant de 1 507,6 millions de dollars en affectation au Fonds des réseaux de transport terrestre.

Le budget de dépenses du Ministère regroupe, notamment, la rémunération, l'entretien hivernal ainsi que les subventions versées pour le transport adapté, le transport ferroviaire et le transport aérien de même que celles versées 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 de la ministre des Transports et de la Mobilité durable.

Le budget de dépenses prévoit également des mesures intégrées au Fonds de suppléance de 28,8 millions de dollars. Les principales mesures consistent à bonifier l'appui à la desserte aérienne des régions, à désenclaver les communautés éloignées et isolées par l'affrètement temporaire d'un navire et l'enrocement du quai de Godbout ainsi qu'à assurer la continuité des services de transport pour les personnes à mobilité réduite.

Les crédits votés du Ministère représentent une enveloppe budgétaire de 291,8 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 ferroviaires et aériennes, de même que des équipements et des systèmes informatiques.

Dépenses et évolution par secteur d'activité du Ministère (en milliers de dollars)

SECTEUR D'ACTIVITÉ	BUDGET DE DÉPENSES 2024-2025 ^a [1]	DÉPENSES ESTIMÉES AU 31 MARS 2025 ^b [2]	ÉCART [3] = [2] - [1]	DÉPENSES RÉELLES 2023-2024 ^c [4]
Budget de dépenses				
01 – Infrastructures et systèmes de transport	2 690 692,6	3 671 995,8	981 303,2	2 568 489,3
01 – Transport terrestre	2 314 207,2	3 198 894,7	884 687,5	2 229 716,3
02 – Transport maritime	288 911,1	346 949,5	58 038,4	229 270,7
03 – Transport aérien	75 246,1	112 351,9	37 105,8	97 246,3
04 – Commission des transports du Québec ^d	12 328,2	13 799,7	1 471,5	12 256,0
02 – Administration et services corporatifs	73 387,3	88 736,9	15 349,6	157 418,3
01 – Direction	9 516,0	9 038,7	-477,3	8 771,7
02 – Services corporatifs	55 558,3	71 324,4	15 766,1	66 452,6
03 – Planification, recherche et développement	8 313,0	8 373,8	60,8	10 103,6
04 – Modification comptable – Paiements de transfert	-	-	-	72 090,4
TOTAL	2 764 079,9	3 760 732,7	996 652,8	2 725 907,6
Mesures du Budget 2024-2025 intégrées au Fonds de suppléance	28 800,0	19 100,0	-9 700,0	41 834,8
TOTAL	2 792 879,9	3 779 832,7	986 952,8	2 767 742,4
Budget d'investissement				
01 – Infrastructures et systèmes de transport	286 072,1	348 642,2	62 570,1	170 409,9
01 – Transport terrestre	223 333,1	272 211,1	48 878,0	128 060,6
02 – Transport maritime	939,0	638,7	-300,3	495,8
03 – Transport aérien	61 550,0	75 651,8	14 101,8	41 678,8
04 – Commission des transports du Québec ^d	250,0	140,6	-109,4	174,7
02 – Administration et services corporatifs	5 694,4	5 713,5	19,1	5 521,6
01 – Direction	15,9	-	-15,9	-
02 – Services corporatifs	5 652,6	5 713,5	60,9	5 521,6
03 – Planification, recherche et développement	25,9	-	-25,9	-
TOTAL	291 766,5	354 355,7	62 589,2	175 931,5

- a. Budget de dépenses 2024-2025, incluant les mesures du Budget intégrées au Fonds de suppléance, présenté dans le volume « Crédits et dépenses des portefeuilles » du Budget de dépenses 2024-2025.
- b. Dépenses préliminaires, car les travaux effectués dans le cadre de la préparation des comptes publics du gouvernement du Québec ne sont pas terminés.
- c. Comptes publics 2023-2024.
- d. La Commission des transports du Québec présente un rapport annuel de gestion distinct.

En 2024-2025, les dépenses du Ministère ont augmenté par rapport à celles de 2023-2024 principalement en raison d'un rehaussement de 1,297,0 millions de dollars de l'affectation au Fonds des réseaux de transport terrestre. Cette hausse est occasionnée essentiellement par la comptabilisation d'une compensation de 1 milliard de dollars liée au changement d'application de la norme comptable sur les paiements de transfert et par une augmentation de 125,6 millions de dollars des dépenses de transfert maritime.

Les dépenses du Ministère pour 2024-2025 excèdent de 987,0 millions de dollars le budget voté par l'Assemblée nationale. Des crédits additionnels ont été obtenus afin de compenser le Fonds des réseaux de transport terrestre dans le cadre de l'avancement des travaux réalisés par les sociétés de transport collectif.

Le budget d'investissement du Ministère pour l'exercice 2024-2025 a été principalement utilisé pour la réhabilitation des chemins de fer de la Gaspésie et Québec Central ainsi que pour la modernisation d'infrastructures aéroportuaires. Ces investissements ont été plus élevés qu'en 2023-2024.

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, notamment celles faisant l'objet d'ententes de partenariat;
- 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 des conseils intermunicipaux de transport, des organismes municipaux et intermunicipaux de transport en commun, des conseils régionaux de transport et des régies intermunicipales;
- 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 destinés aux véhicules hors route;
- d'un programme d'aide financière pour les titulaires d'un permis de propriétaire de taxi délivré avant le 15 novembre 2000;
- du développement, de l'amélioration, de la conservation et de l'entretien des infrastructures de transport actif et de leurs accessoires.

Revenus et dépenses du Fonds des réseaux de transport terrestre (en milliers de dollars)

SECTEUR D'ACTIVITÉ	BUDGET DE REVENUS ET DE DÉPENSES 2024-2025 ^a [1]	REVENUS ET DÉPENSES ESTIMÉS AU 31 MARS 2025 ^b [2]	ÉCART [3] = [2] - [1]	REVENUS ET DÉPENSES RÉELS 2023-2024 ^c [4]
Revenus				
Droits et permis ^d	1 589 800,8	1 631 476,7	41 675,9	1 547 958,7
Taxe sur les carburants	2 101 000,0	2 120 466,3	19 466,3	2 137 649,2
Autres revenus	2 553 089,2	3 014 509,6	461 420,4	2 197 331,3
TOTAL DES REVENUS	6 243 890,0	6 766 452,6	522 562,6	5 882 939,2
Dépenses				
Rémunération	344 881,7	396 704,1	51 822,4	359 162,6
Fonctionnement	2 170 948,7	2 304 742,3	133 793,6	2 308 132,8
Transfert	2 429 858,0	3 162 450,7	732 592,7	2 348 932,1
Créances douteuses	9 779,8	9 279,6	-500,2	8 797,4
Service de la dette	1 004 080,1	1 009 905,9	5 825,8	927 587,8
TOTAL DES DÉPENSES	5 959 548,3	6 883 082,6	923 534,3	5 952 612,7
Mesures du Budget 2024-2025 intégrées au Fonds de suppléance	-	-	-	-
TOTAL	5 959 548,3	6 883 082,6	923 534,3	5 952 612,7
EXCÉDENT DE L'EXERCICE	284 341,7	-116 630,0	-400 971,7	-69 673,5
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	1 773 758,9	2 081 813,1		2 151 486,6
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	2 058 100,6	1 965 183,1		2 081 813,1

- a. Budget de dépenses 2024-2025, incluant les mesures du Budget intégrées au Fonds de suppléance, présenté dans le volume « Crédits et dépenses des portefeuilles » du Budget de dépenses 2024-2025.
- b. Revenus et dépenses préliminaires, car les travaux effectués dans le cadre de la préparation des comptes publics du gouvernement du Québec ne sont pas terminés.
- c. Comptes publics 2023-2024 retraités.
- d. À l'exception de 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.

Revenus

Les revenus réels du Fonds des réseaux de transport terrestre ont augmenté de 883,5 millions de dollars par rapport à ceux de l'exercice financier 2023-2024. Cette augmentation s'explique principalement par un revenu d'affectation reçu du Ministère en hausse de 1 297,0 millions de dollars, en raison de l'affectation supplémentaire de 1 milliard de dollars liée au changement d'application de la norme comptable sur les paiements de transfert. Le Fonds d'électrification et de changements climatiques a également versé 219,7 millions de dollars de moins comparativement à 2023-2024 pour sa contribution aux actions administrées par le Fonds des réseaux de transport terrestre.

Au 31 mars 2025, les revenus réels prévus sont supérieurs de 522,6 millions de dollars par rapport au budget principalement en raison de revenus d'affectation reçus par le Ministère de 793,2 millions de dollars, notamment pour le changement d'application de la norme comptable sur les paiements de transfert, et de revenus plus élevés en transferts fédéraux de 99,6 millions de dollars. Cependant, ces hausses sont compensées par des revenus moins élevés en provenance du Fonds d'électrification et de changements climatiques de 343,3 millions de dollars.

Dépenses

Les dépenses prévues du Fonds des réseaux de transport terrestre ont augmenté de 930,5 millions de dollars comparativement à celles de l'exercice financier précédent. Cet écart est essentiellement attribuable à :

- une hausse de 1 112,7 millions de dollars associée au changement d'application de la norme comptable sur les paiements de transfert;
- une hausse de 82,3 millions de dollars en service de la dette et de 124,2 millions de dollars en amortissement attribuables aux investissements additionnels réalisés;
- une hausse de 37,5 millions de dollars en rémunération;
- une baisse de 200,2 millions de dollars en lien avec un jugement de la Cour supérieure, qui condamne le gouvernement du Québec à payer aux propriétaires de taxis la perte de valeur des permis;
- une baisse de 95,2 millions de dollars en lien avec les dépenses de transfert qui sont financées par les revenus reçus du Fonds d'électrification et de changements climatiques.

Les dépenses sont supérieures de 923,5 millions de dollars par rapport au budget principalement pour les motifs suivants :

- une hausse de 51,8 millions de dollars en rémunération;
- une hausse de 40,8 millions de dollars en amortissement attribuables aux investissements additionnels réalisés;
- une hausse de 19,2 millions de dollars en lien avec un jugement de la Cour supérieure, qui condamne le gouvernement du Québec à payer aux propriétaires de taxis la perte de valeur des permis;
- des dépenses de 1 112,7 millions de dollars de plus qu'attendu associées au changement d'application de la norme comptable sur les paiements de transfert;
- une baisse de 272,0 millions de dollars en lien avec les dépenses de transfert qui sont financées par les revenus reçus du Fonds d'électrification et de changements climatiques.

Investissements du Fonds des réseaux de transport terrestre

Le Fonds des réseaux de transport terrestre est responsable du financement d'investissements de développement, d'amélioration et de conservation des infrastructures routières et de leurs accessoires. Ces activités sont principalement financées par des revenus provenant des droits d'immatriculation, des taxes sur les carburants et des partenariats public-privé.

Valeur des investissements du Fonds des réseaux de transport terrestre^a (en milliers de dollars)

SECTEUR D'ACTIVITÉ	BUDGET D'INVESTISSEMENT 2024-2025 ^b [1]	INVESTISSEMENTS PRÉVUS AU 31 MARS 2025 ^c [2]	ÉCART [3] = [2] - [1]	INVESTISSEMENTS RÉELS 2023-2024 ^d [4]
Travaux routiers				
Conservation des chaussées	667 232,5	799 049,9	131 817,4	932 814,1
Conservation des structures supérieures	1 709 835,3	2 108 920,0	399 084,7	1 528 495,1
Conservation des structures locales	133 887,3	139 341,1	5 453,8	161 281,8
Amélioration du réseau routier	225 443,5	244 060,4	18 616,9	253 963,1
Développement du réseau routier	898 184,3	693 104,4	-205 079,9	694 662,3
SOUS-TOTAL DES TRAVAUX ROUTIERS	3 634 582,9	3 984 475,8	349 892,9	3 571 216,4
Autres	30 141,8	50 391,7	20 249,9	43 642,4
TOTAL	3 664 724,7	4 034 867,5	370 142,8	3 614 858,8

- a. Les données présentées prennent en compte uniquement la valeur en immobilisation.
- b. Budget de dépenses 2024-2025, incluant les mesures du Budget intégrées au Fonds de suppléance, présenté dans le volume « Crédits et dépenses des portefeuilles » du Budget de dépenses 2023-2024.
- c. Dépenses préliminaires, car les travaux effectués dans le cadre de la préparation des comptes publics du gouvernement du Québec ne sont pas terminés.
- d. Comptes publics 2023-2024.

Les sommes investies en 2024-2025 relativement aux travaux routiers ont été supérieures de 420,0 millions de dollars à celles de l'exercice 2023-2024. Cette augmentation découle principalement des efforts consentis pour la conservation des structures supérieures.

Les prévisions budgétaires sont établies en fonction de l'enveloppe décennale du Plan québécois des infrastructures 2024-2034 et selon l'information détenue au moment de leur élaboration. Les projets de tous les axes du réseau routier semblent avoir connu un taux de réalisation plus élevé qu'anticipé, à l'exception du développement du réseau routier.

Plan pour une économie verte – Fonds d'électrification et de changements climatiques

En vertu de l'Entente relative à la coordination de la lutte contre les changements climatiques, qui encadre la mise en œuvre des actions financées du Plan pour une économie verte 2030, il a été convenu que des sommes du Fonds d'électrification et de changements climatiques 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 ayant un seul occupant. Ces mesures contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, renforçant ainsi les efforts en matière de lutte contre les changements climatiques.

En 2024-2025, le Fonds des réseaux de transport terrestre a reçu un transfert de 113,8 millions de dollars en provenance du Fonds d'électrification et de changements climatiques. Pendant la même période, des dépenses admissibles totalisant 204,5 millions de dollars ont été réalisées.

Le budget de dépenses 2024-2025, indiqué dans les tableaux ci-dessous, reflète les montants du Fonds d'électrification et de changements climatiques autorisés par le Plan de mise en œuvre 2023-2028 du Plan pour une économie verte 2030. En effet, comme le Plan de mise en œuvre 2024-2029 n'a été adopté qu'après le 31 mars 2024, les allocations budgétaires initiales ne tenaient pas compte des ajustements prévus dans ce nouveau plan. Cette situation explique l'écart observé entre le budget établi et les dépenses effectivement engagées pour plusieurs mesures, celles-ci ayant été mises en œuvre en 2024-2025 sur la base du budget autorisé par le Plan de mise en œuvre 2024-2029. Dans le cas du Programme d'électrification du transport scolaire et du Programme d'aide au développement du transport collectif, d'autres facteurs sont à prendre en considération.

Dépenses admissibles du Fonds des réseaux de transport terrestre en vertu du Plan pour une économie verte 2030 sur les changements climatiques (en milliers de dollars)

SECTEUR D'ACTIVITÉ	BUDGET DE DÉPENSES 2024-2025 ^a [1]	DÉPENSES ESTIMÉES AU 31 MARS 2025 ^b [2]	ÉCART [3] = [2] - [1]	DÉPENSES RÉELLES 2023-2024 ^c [4]
Programme de soutien à la modernisation de l'industrie du transport par taxi ^d	3 200,0	277,9	-2 922,1	151,4
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes – Volet autobus urbains électriques ^d	167 000,0	-	-167 000,0	-
Programme d'électrification du transport scolaire ^d	28 400,0	88 277,8	59 877,8	113 253,1
Programme d'aide à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport des personnes par autobus interurbains et privés ^d	18 800,0	150,3	-18 649,7	691,6
Programme d'aide au développement du transport collectif ^d	228 100,0	76 350,6	-151 749,4	148 374,6
Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains ^d	28 000,0	38 938,5	10 938,5	35 472,3
Programme d'aide aux nouvelles mobilités ^d	3 000,0	642,3	-2 357,7	1 661,2
Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec (Mesure du Plan québécois des infrastructures 2023-2033)	-	-136,7	-136,7	136,7
TOTAL	476 500,0	204 500,7	-271 999,3	299 740,9
Mesures du Budget 2024-2025 intégrées au Fonds de suppléance	-	-	-	-
TOTAL	476 500,0	204 500,7	-271 999,3	299 740,9

- a. Budget de dépenses 2024-2025, crédits et dépenses des portefeuilles.
- b. Dépenses préliminaires, car les travaux effectués dans le cadre de la préparation des comptes publics du gouvernement du Québec ne sont pas terminés.
- c. Comptes publics 2023-2024.
- d. Mesure dont le budget de dépenses 2024-2025 a été ajusté après le 31 mars 2024 dans le Plan de mise en œuvre 2024-2029 du Plan pour une économie verte 2030.

En 2024-2025, des dépenses de 88,3 millions de dollars ont été imputées au Programme d'électrification du transport scolaire, qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au transport scolaire et à favoriser l'usage des autobus électriques dans le transport scolaire au Québec avec pour cible un taux d'électrification de 65 % d'ici 2030. La diminution des dépenses prévues par rapport à l'exercice précédent de 25,0 millions de dollars s'explique par le ralentissement des commandes d'autobus scolaires électriques en raison d'un contexte de marché incertain. De plus, la mouture du programme étant limitée à l'année 2024-2025, l'industrie attendait les précisions quant aux modalités de renouvellement, le cas échéant. Les dépenses estimées pour l'exercice 2024-2025 excèdent le budget initialement alloué. Cet écart a pu être comblé grâce à l'utilisation de crédits disponibles reportés d'un exercice antérieur dans le cadre du Programme d'électrification du transport scolaire.

Aucune dépense n'a été imputée à l'aide gouvernementale visant à compenser le surcoût que représente l'acquisition des autobus à propulsion entièrement électrique. Cette compensation est financée par le Fonds d'électrification et de changements climatiques. Deux contrats d'acquisition d'autobus électriques sont en cours, soit un premier contrat pour une quantité maximale de 24 autobus électriques et un deuxième pour une quantité maximale de 1 229 autobus électriques. Pour l'année 2024-2025, aucune documentation permettant de démontrer la livraison d'autobus électriques dans le cadre de ces contrats n'a été remise par les sociétés de transport.

Par ailleurs, 76,4 millions de dollars ont été imputés au Programme d'aide au développement du transport collectif. Les actions de ce programme visent tout particulièrement à accroître l'utilisation du transport collectif sur l'ensemble du territoire québécois par l'amélioration des services et par la promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile. Elles contribuent à la relance du transport collectif et à l'atteinte des objectifs fixés dans le Plan pour une économie verte 2030. La variation des dépenses par rapport à l'exercice précédent s'explique par une réduction de la contribution du Fonds d'électrification et de changements climatiques au budget 2024-2025 du programme. En effet, cette contribution a été réduite de 140 millions de dollars en cours d'année dans le cadre d'une réallocation budgétaire dans le Plan de mise en œuvre 2024-2029.

De plus, 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 2024-2025, des dépenses totalisant 72,4 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 pour une économie verte 2030 sur les changements climatiques (en milliers de dollars)

SECTEUR D'ACTIVITÉ	BUDGET DE DÉPENSES 2024-2025 ^a [1]	DÉPENSES ESTIMÉES AU 31 MARS 2025 ^b [2]	ÉCART [3] = [2] - [1]	DÉPENSES RÉELLES 2023-2024 ^c [4]
Programme Écocamionnage ^d	55 800,0	65 112,7	9 312,7	26 758,7
Programme en efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire ^d	9 500,0	5 194,4	-4 305,6	1 002,7
Mesures en électrification des transports (bornes de recharge sur routes) ^d	3 300,0	986,5	-2 313,5	1 172,7
Électrification des véhicules d'urgence et autres véhicules ^d	900,0	1 107,8	207,8	60,4
Risques infrastructures publiques – Transport ^d	400,0	15,8	-384,2	4,9
Vulnérabilité et adaptation des infrastructures dans le Nord ^d	100,0	0,1	-99,9	0,2
TOTAL	70 000,0	72 417,3	2 417,3	28 999,6
Mesures du Budget 2024-2025 intégrées au Fonds de suppléance	-	-	-	-
TOTAL	70 000,0	72 417,3	2 417,3	28 999,6

- a. Budget de dépenses 2024-2025, crédits et dépenses des portefeuilles.
- b. Dépenses préliminaires, car les travaux effectués dans le cadre de la préparation des comptes publics du gouvernement du Québec ne sont pas terminés.
- c. Comptes publics 2023-2024.
- d. Mesure dont le budget de dépenses 2024-2025 a été ajusté après le 31 mars 2024 dans le Plan de mise en œuvre 2024-2029 du Plan pour une économie verte 2030.

En 2024-2025, près de 65,1 millions de dollars ont été imputés au Fonds d'électrification et de changements climatiques dans le cadre du programme Écocamionnage. Ce programme vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'industrie du transport routier des marchandises et des véhicules de service par des mesures permettant l'amélioration de l'efficacité énergétique ou par l'utilisation d'énergies de remplacement. Pour répondre aux besoins grandissants du milieu, des investissements additionnels de 35,0 millions de dollars ont été accordés au cours de l'exercice 2024-2025, justifiant une hausse des dépenses par rapport à l'exercice précédent.

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 (appelés « systèmes de détection ») et des systèmes opérationnels 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 (en milliers de dollars)

SECTEUR D'ACTIVITÉ	BUDGET DE REVENUS ET DÉPENSES 2024-2025 ^a [1]	REVENUS ET DÉPENSES ESTIMÉS AU 31 MARS 2025 ^b [2]	ÉCART [3] = [2] - [1]	REVENUS ET DÉPENSES RÉELS 2023-2024 ^c [4]
Revenus				
Amendes et frais judiciaires	60 902,6	89 290,8	28 388,2	74 066,5
Frais d'exécution	1 285,2	1 825,3	540,1	1 843,1
Autres revenus	-	176,8	176,8	114,2
TOTAL DES REVENUS	62 187,8	91 292,9	29 105,1	76 023,8
Dépenses				
Coordination et mise en œuvre	3 317,9	1 560,7	-1 757,2	1 536,3
Activités policières	9 059,8	8 407,6	-652,2	7 310,3
Traitements et gestion des constats	25 348,6	22 529,8	-2 818,8	20 907,6
Exploitation et entretien des équipements et des sites	5 745,4	5 046,0	-699,4	4 854,8
Programme d'aide en sécurité routière et autres transferts	30 486,1	20 828,6	-9 657,5	30 335,5
TOTAL DES DÉPENSES	73 957,8	58 372,7	-15 585,1	64 964,5
Mesures du Budget 2024-2025 intégrées au Fonds de suppléance	-	-	-	-
TOTAL	73 957,8	58 372,7	-15 585,1	64 964,5
EXCÉDENT DE L'EXERCICE	-11 770,0	32 920,2	44 690,2	11 059,3
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	90 438,7	99 352,1		96 143,3
Redressement affectant les exercices antérieurs	-	-		-7 850,5
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	78 668,7	132 272,3		99 352,1

a. Budget de dépenses 2024-2025, incluant les mesures du Budget intégrées au Fonds de suppléance, présenté dans le volume « Crédits et dépenses des portefeuilles » du Budget de dépenses 2024-2025.

b. Revenus et dépenses préliminaires, car les travaux effectués dans le cadre de la préparation des comptes publics du gouvernement du Québec ne sont pas terminés.

c. Comptes publics 2023-2024.

Revenus

L'augmentation des revenus de 15,3 millions de dollars par rapport à 2023-2024 et de 29,1 millions de dollars par rapport au budget est principalement attribuable à la hausse de 15 dollars du montant minimal de l'amende pour un excès de vitesse depuis le 1^{er} juin 2024.

Dépenses

La hausse des dépenses de 2,9 millions de dollars par rapport à 2023-2024 liées aux secteurs d'activité concernant le contrôle automatisé, y compris celle de coordination et de mise en œuvre, est principalement due à l'augmentation des coûts en rémunération en partie requise pour réaliser ces activités. La diminution des dépenses de 5,9 millions de dollars par rapport au budget pour ces mêmes activités s'explique principalement par des coûts non réalisés pour amorcer la mise en œuvre du plan de déploiement de nouveaux systèmes de détection.

La diminution des transferts de 9,5 millions de dollars par rapport à 2023-2024 et de 9,7 millions de dollars par rapport au budget s'explique par le fait que les aides financières prévues pour la part de l'excédent à remettre aux municipalités collaborant aux activités de contrôle automatisé n'ont pas été attribuées. Les montants désignés sont reportés à un prochain exercice.

Fonds aérien

Le Fonds aérien soutient les ministères et les organismes du gouvernement du Québec dans la réalisation de leur mission respective, à tout moment, sept jours sur sept. Il exploite un parc diversifié 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 de la Sécurité publique et la Société de protection des forêts contre le feu, ailleurs au Canada, en vertu d'une entente pancanadienne, et ailleurs dans le monde, selon les besoins des différents organismes gouvernementaux;
- les recherches et les sauvetages, en collaboration avec la Sûreté du Québec;
- le transport des personnes et des marchandises pour répondre aux besoins en déplacements des membres des équipes ministérielles, grâce au nolisement d'aéronefs du secteur privé.

Budget et résultats financiers du Fonds aérien (en milliers de dollars)

SECTEUR D'ACTIVITÉ	BUDGET DE REVENUS ET DÉPENSES 2024-2025 ^a [1]	REVENUS ET DÉPENSES ESTIMÉS AU 31 MARS 2025 ^b [2]	ÉCART [3] = [2] - [1]	REVENUS ET DÉPENSES RÉELS 2023-2024 ^c [4]
Revenus				
Services aériens	108 986,0	113 295,8	4 309,8	100 558,2
Autres	1 393,1	2 167,2	774,1	2 414,2
TOTAL DES REVENUS	110 379,1	115 463,0	5 083,9	102 972,4
Dépenses				
Traitements et avantages sociaux	34 447,0	34 632,9	185,9	29 741,3
Fonctionnement	64 614,3	69 050,6	4 436,3	62 194,5
Amortissement des immobilisations corporelles	9 249,4	8 693,7	-555,7	8 932,4
Frais financiers	550,5	548,5	-2,0	679,3
TOTAL DES DÉPENSES	108 861,2	112 925,7	4 064,5	101 547,5
Mesures du Budget 2024-2025 intégrées au Fonds de suppléance	-	-	-	-
TOTAL	108 861,2	112 925,7	4 064,5	101 547,5
EXCÉDENT DE L'EXERCICE	1 517,9	2 537,3	1 019,4	1 424,9
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	66 525,9	66 433,0		65 008,1
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	68 043,8	68 970,3		66 433,0

- a. Budget de dépenses 2024-2025, incluant les mesures du Budget intégrées au Fonds de suppléance, présenté dans le volume « Crédits et dépenses des portefeuilles » du Budget de dépenses 2024-2025.
- b. Revenus et dépenses préliminaires, car les travaux effectués dans le cadre de la préparation des comptes publics du gouvernement du Québec ne sont pas terminés.
- c. Comptes publics 2023-2024.

Revenus

Puisque les revenus proviennent de la refacturation de la quasi-totalité des dépenses aux partenaires, l'écart entre les revenus estimés et le budget ainsi que l'écart entre les revenus de l'exercice courant et de l'exercice précédent s'expliquent par les variations des dépenses.

Dépenses

L'augmentation des dépenses pour les traitements et avantages sociaux de 4,9 millions de dollars par rapport à celles de l'exercice précédent est attribuable principalement à la hausse salariale de 2,8 % pour 2024-2025, à l'ajout de nouvelles primes découlant de la nouvelle convention collective et à l'accroissement des avantages sociaux.

La hausse des dépenses de fonctionnement de 6,9 millions de dollars par rapport à celles de l'exercice précédent est due principalement à :

- une augmentation de 6,4 millions de dollars de l'excédent des revenus après déduction des dépenses des missions externes en raison notamment de l'extension de la mission à Los Angeles;
- une augmentation de 5,2 millions de dollars des dépenses en entretien et réparations;
- une diminution de 2,5 millions de dollars des dépenses en carburant;
- une diminution de 2,5 millions de dollars des frais de relève externe.

La hausse des dépenses de fonctionnement de 4,4 millions de dollars par rapport à celles du budget est due principalement à :

- une augmentation de 8,1 millions de dollars de l'excédent des revenus après déduction des dépenses des missions externes en raison notamment de l'extension de la mission à Los Angeles;
- une diminution de 2,4 millions de dollars des dépenses en carburant;
- une diminution de 2,1 millions de dollars des frais de relève externe.

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 destiné 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 (en milliers de dollars)

SECTEUR D'ACTIVITÉ	BUDGET DE REVENUS ET DÉPENSES 2024-2025 ^a [1]	REVENUS ET DÉPENSES ESTIMÉS AU 31 MARS 2025 ^b [2]	ÉCART [3] = [2] - [1]	REVENUS ET DÉPENSES RÉELS 2023-2024 ^c [4]
Revenus				
Location	149 321,8	141 688,6	-7 633,2	121 400,4
Réparation et entretien	14 600,0	14 692,8	92,8	14 019,6
Carburant	22 782,8	20 920,1	-1 862,7	20 506,1
Contributions du gouvernement	2 138,0	1 715,0	-423,0	1 892,8
Autres	965,0	828,1	-136,9	929,0
TOTAL DES REVENUS	189 807,6	179 844,6	-9 963,0	158 747,9
Dépenses				
Traitements et avantages sociaux	42 102,5	41 304,4	-798,1	36 694,9
Fonctionnement	88 346,4	79 680,8	-8 665,6	76 786,8
Amortissement des immobilisations corporelles	46 999,0	46 898,8	-100,2	38 629,5
Frais financiers	9 459,7	10 839,3	1 379,6	8 608,4
TOTAL DES DÉPENSES	186 907,6	178 723,3	-8 184,3	160 719,6
Mesures du Budget 2024-2025 intégrées au Fonds de suppléance	-	-	-	-
TOTAL	186 907,6	178 723,3	-8 184,3	160 719,6
EXCÉDENT (DÉFICIT) DE L'EXERCICE	2 900,0	1 121,3	-1 778,7	-1 971,7
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	27 299,4	26 827,7		28 799,4
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	30 199,4	27 949,0		26 827,7

- a. Budget de dépenses 2024-2025, incluant les mesures du Budget intégrées au Fonds de suppléance, présenté dans le volume « Crédits et dépenses des portefeuilles » du Budget de dépenses 2024-2025.
- b. Revenus et dépenses préliminaires, car les travaux effectués dans le cadre de la préparation des comptes publics du gouvernement du Québec ne sont pas terminés.
- c. Comptes publics 2023-2024.

Revenus

L'augmentation des revenus de location de 20,3 millions de dollars par rapport à 2023-2024 s'explique principalement par l'indexation tarifaire des taux de location et les transferts au Fonds de gestion de l'équipement roulant dans le cadre du Plan d'intégration du parc gouvernemental de véhicules et d'équipement roulant qui se sont poursuivis. La diminution de 7,6 millions de dollars observée par rapport au budget s'explique surtout par le nombre d'ajouts et de remplacements de véhicules moins élevé qu'anticipé dans la mise en œuvre du Plan d'intégration du parc gouvernemental de véhicules et d'équipement roulant ainsi que par un certain décalage dans l'installation de modules de télémétrie qui sont refacturés aux clients.

Les revenus de carburant sont demeurés relativement constants par rapport à l'exercice précédent. La diminution de 1,9 million de dollars observée par rapport au budget s'explique principalement par des prix réels plus bas que prévu et par des volumes de vente moindres.

Dépenses

Les dépenses de fonctionnement ont augmenté de 2,9 millions de dollars par rapport à 2023-2024, tout en étant inférieures de 8,7 millions de dollars aux prévisions budgétaires. Les principaux facteurs qui expliquent cet écart sont :

- l'augmentation des dépenses liées aux pièces et autres frais d'exploitation par rapport à l'exercice précédent s'explique par la poursuite des transferts de véhicules et d'équipement roulant au Fonds de gestion de l'équipement roulant, dans le cadre du Plan d'intégration du parc gouvernemental de véhicules et d'équipement roulant. Les dépenses sont demeurées inférieures au budget, en raison d'un nombre d'ajouts et de remplacements de véhicules inférieur à celui anticipé dans la mise en œuvre dudit Plan;
- les dépenses de carburant par rapport à l'exercice précédent sont restées relativement stables, mais inférieures au budget en raison de prix plus faibles que prévu et de volumes de vente moindres;
- l'augmentation des dépenses de télécommunication par rapport à l'exercice précédent découle de la poursuite de l'installation de modules de télémétrie amorcée en 2023-2024. La diminution de la dépense de télécommunication par rapport au budget s'explique par un certain décalage dans le calendrier d'installation de ces modules.

3.3 Utilisation des ressources informationnelles

Les ressources informationnelles soutiennent la mission ministérielle et contribuent au respect des engagements pris envers les citoyennes et les citoyens. Elles favorisent la transformation numérique et l'amélioration des services, tout en améliorant la performance organisationnelle.

Le plan de transformation numérique

Le Plan de transformation numérique 2023-2027 poursuit sa mise en œuvre. Les investissements réalisés sont principalement consacrés à l'amélioration de l'environnement numérique de travail, notamment par le déploiement de la téléphonie logicielle et l'aménagement de salles Teams. D'autres mesures structurantes ont également été mises en place pour établir les fondations technologiques de la transformation, telles que l'implantation d'infrastructures infonuagiques et l'expérimentation de solutions en intelligence artificielle. Enfin, le dispositif de consignation électronique et le système de gestion intégrée des actifs routiers, livrés au cours des exercices précédents, ont poursuivi leur mise en service dans le cadre d'une phase de rodage.

Les principales réalisations associées aux ressources informationnelles

En complément aux travaux liés au plan de transformation numérique, diverses initiatives ont été entreprises pour assurer la continuité des services, le déploiement et l'amélioration des systèmes et des infrastructures, ainsi que pour soutenir la prise de décisions.

Maintien des actifs informationnels

Dans le cadre de ses efforts continus pour assurer la résilience et la modernisation de ses actifs informationnels, le Ministère a réalisé plusieurs interventions clés au cours de l'année 2024-2025 :

- Le rehaussement de certains logiciels et systèmes d'exploitation vers des nouvelles versions plus performantes et sécuritaires, contribuant à une meilleure stabilité technologique;
- L'introduction de postes de travail modernes virtuels, favorisant l'efficacité, la collaboration et la sécurité dans un environnement en constante évolution;
- La poursuite de la mise en place des infrastructures infonuagiques, jetant les bases de la modernisation des infrastructures technologiques et des systèmes applicatifs pour les années à venir;
- L'avancement des travaux du plan de reprise informatique du Ministère en cas de sinistre, notamment par un essai concluant de reprise sur le système de gestion intégrée de la documentation, confirmant la fiabilité de la solution retenue;
- Le remplacement des équipements réseautiques désuets dans les bureaux de Québec et de Montréal et des composants critiques de sécurité dans les centres de traitement informatique;
- Le retrait de plusieurs lignes téléphoniques analogiques inutilisées, permettant de réaliser des économies.

La sécurité de l'information

La sécurité de l'information demeure une priorité pour le Ministère. En 2024-2025, des efforts soutenus ont été déployés pour renforcer la protection des systèmes et la sensibilisation du personnel aux enjeux de la cybersécurité. Parmi les actions réalisées, figurent notamment :

- le renforcement de la gouvernance par la formalisation du cadre normatif de la sécurité de l'information, la création d'instances de gouvernance spécialisées en sécurité de l'information, les campagnes de sensibilisation atteignant un taux moyen de réussite de 76 % et la formation des utilisateurs;
- la surveillance active par l'inscription de tous les sites du Ministère exposés sur Internet au balayage gouvernemental des vulnérabilités et la tenue d'ateliers de simulation d'attaques de type rançongiciel;
- le contrôle et la gestion proactive des risques par la réalisation d'analyses de préjudices, l'intégration de la sécurité dans les projets informatiques et les campagnes de révision des accès;
- l'alignement avec les exigences gouvernementales avec un taux de conformité de 88 % aux mesures et aux exigences de sécurité spécifiées par le ministère de la Cybersécurité et du Numérique.

Aucun incident de sécurité majeur n'a été rapporté durant l'année, assurant la continuité complète des services au sein du Ministère.

Les réalisations au bénéfice des citoyennes et des citoyens

Au cours de l'exercice, certaines réalisations ont eu des retombées concrètes pour la population, notamment :

- la mise à niveau de l'application mobile Québec 511 qui a permis d'améliorer sa performance, de simplifier les mises à jour, d'assurer une compatibilité multiplateforme et d'offrir une interface utilisateur modernisée;
- des améliorations ont été apportées au système d'inventaire des véhicules utilisés par les prestataires de services ainsi que de ceux réservés à l'entretien hivernal et à la surveillance routière. Ces optimisations ont engendré un gain de temps pour les équipes opérationnelles, tout en contribuant à l'amélioration du service offert aux citoyens :
 - la consultation de leur historique, améliorant ainsi leur traçabilité;
 - le suivi accru des niveleuses dans le cadre des contrats estivaux et hivernaux, permettant une gestion plus efficace des opérations de déneigement et d'entretien routier;
 - l'ajout de nouvelles règles de gestion des véhicules dans la section fournisseur de données télémétriques, améliorant la qualité et la précision des données collectées.

L'expérience employé

Ces initiatives ont contribué à l'amélioration du travail quotidien du personnel :

- L'amélioration de l'interface du portail libre-service de l'outil de demandes de soutien technologique, qui offre une expérience plus intuitive et conviviale aux utilisateurs. Une nouvelle fonctionnalité permet d'informer, en une seule étape, l'ensemble des équipes concernées lors de l'arrivée ou du départ d'une ressource. Cela facilite la gestion intégrée des demandes liées aux comptes utilisateurs, aux accès, à l'adresse courriel, ainsi qu'à l'obtention ou à la récupération du matériel informatique;
- L'achèvement des travaux d'installation des équipements technologiques dans les salles de réunion des 26 sites administratifs, qui permettent la tenue efficace de réunions en visioconférence et la diffusion de présentations, grâce à des dispositifs simplifiant la connexion d'un ordinateur ou d'une tablette à un écran.

La performance organisationnelle

D'autres réalisations ont apporté des retombées concrètes à l'organisation, notamment :

- le tableau de bord Panorama qui soutient le personnel d'encadrement en matière de gestion des ressources humaines, financières, contractuelles et informationnelles en lui donnant accès à leurs informations de gestion personnalisées;
- la Stratégie d'arrivée de l'automatisation et de l'intelligence artificielle 2025-2030, adoptée en mars 2025, qui encadre leur déploiement. Parmi les premières expérimentations figurent la participation au projet gouvernemental de Copilot M365;
- le projet intitulé Gestion de la norme et de la qualité des dessins en conception et dessin assistés par ordinateur a permis de diminuer considérablement le travail manuel ainsi que le temps requis pour valider les nombreux plans techniques nécessaires à la réalisation des projets routiers. La validation manuelle de ces documents compliquait auparavant le contrôle de leur qualité et de leur conformité aux normes en vigueur;
- la modernisation des outils de gestion de portefeuille de projets et de gestion de projets avec la plateforme Project Online, qui facilite la collaboration, centralise l'information et renforce la transparence. Elle améliore le suivi de l'avancement et de la performance des projets, des risques, des enjeux, des investissements et des ressources, en plus de soutenir la prise de décision;
- l'automatisation de la transmission des documents de rémunération en réponse au virage numérique exigé par le ministère de la Cybersécurité et du Numérique. Le Ministère a mis en place un processus automatisé de dépôt des documents avec le système sécurisé Axway. La solution assure la réception centralisée, leur classement automatisé dans le dossier de l'employé, par type de document, et la conformité aux exigences légales en matière de conservation. Elle permet de traiter plus de 4 000 documents de paie toutes les deux semaines.

4. ANNEXES – AUTRES EXIGENCES

4.1 Gestion des effectifs

Répartition et évolution des effectifs en heures rémunérées et en équivalent temps complet (ETC) transposé^a

CATÉGORIE	HEURES TRAVAILLÉES 2024-2025 [1]	HEURES SUPPLÉMENTAIRES 2024-2025 [2]	TOTAL DES HEURES RÉMUNÉRÉES 2024-2025 [3] = [1] + [2]	TOTAL EN ETC TRANSPOSÉ 2024-2025 [4] = [3] / 1 826,3	TOTAL EN ETC TRANSPOSÉ 2023-2024 [5] ^b	ÉCART [6] = [4] - [5]
Personnel d'encadrement	793 387,3	655,9	794 043,2	434,8	421,7	13,1
Personnel professionnel	5 711 709,7	52 323,2	5 764 032,9	3 156,1	3 065,6	90,5
Personnel de bureau, techniciennes et techniciens, assimilées et assimilés	4 628 188,4	136 948,4	4 765 136,8	2 609,2	2 627,9	-18,7
Ouvrières et ouvriers, personnel d'entretien et de service	4 485 486,7	227 056,2	4 712 542,9	2 580,4	2 563,5	16,9
TOTAL	15 618 772,1	416 983,7	16 035 755,8	8 780,5	8 678,7	101,8

a. Nombre d'heures rémunérées converti en équivalent temps complet sur la base de 35 heures par semaine.

b. Les données de 2023-2024 ont été révisées à la suite d'un ajustement global de la consommation d'heures rémunérées, effectué par le Secrétariat du Conseil du trésor, pour la ramener sur une base de 261 jours ouvrables, bien que l'exercice 2023-2024 en comptait 260.

Pour l'année 2024-2025, le Conseil du trésor a octroyé une cible de 15 400 380 heures rémunérées en date du 31 mars 2025. Au cours de cette période, la consommation du Ministère s'est élevée à 16 035 755,8 heures rémunérées, soit un écart de 635 375,8 heures par rapport à la cible. Cet écart correspond à l'équivalent d'un effectif annuel de 348 employés travaillant 35 heures par semaine.

Dans le cadre des mesures de réduction des dépenses exigées par le gouvernement, le Ministère a mis en place, au cours de l'exercice 2024-2025, des actions visant à respecter les heures autorisées par le Conseil du trésor. Ces efforts de rationalisation se poursuivront en 2025-2026.

Contrats de service

Un contractant autre qu'une personne physique peut être une personne morale de droit privé ou une société en nom collectif, en commandite ou en participation.

Contrats de service comportant une dépense de 25 000 dollars et plus, conclus du 1^{er} avril 2024 au 31 mars 2025

	NOMBRE	VALEUR
Contrats de service avec une personne physique (en affaires ou non)	4	382 179,00 \$
Contrats de service avec un contractant autre qu'une personne physique	978	1 430 195 124,09 \$
TOTAL	982	1 430 577 303,09 \$

4.2 Développement durable

Cette section illustre l'engagement du Ministère envers son Plan d'action de développement durable, en cohérence avec la Stratégie gouvernementale de développement durable 2023-2028.

SOUS-OBJECTIF	ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2024-2025	RÉSULTAT 2024-2025
2.1.2. Améliorer l'état de situation des espèces fauniques et floristiques du Québec	1. Intégrer l'enjeu de la connectivité écologique à l'exploitation du réseau routier du Ministère	1.1. Nombre total cumulé de directions générales territoriales du Ministère dotées d'une carte des besoins en matière de connectivité écologique sur leur territoire Mesure de départ : s. o.	Méthodologie développée	Méthodologie développée (cible atteinte)

Synthèse des activités

En 2024-2025, le Ministère a développé une méthodologie pour suivre le nombre de directions territoriales dotées d'une carte des besoins en matière de connectivité écologique. Dans le but de produire la première carte des besoins en matière de connectivité, des rencontres ont été réalisées avec des partenaires régionaux pour évaluer les possibilités d'arrimage des travaux.

SOUS-OBJECTIF	ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2024-2025	RÉSULTAT 2024-2025
2.2.2. Prévenir les effets sur la santé associés à la dégradation de la nature	2. Réaliser un diagnostic de l'état des lacs affectés par les sels de voirie	2.1. Nombre total cumulé de suivis annuels de lacs réalisés Mesure de départ : s. o.	Méthodologie développée	Méthodologie développée (cible atteinte)

Synthèse des activités

Une liste de 10 lacs susceptibles d'être affectés par les sels de voirie a été dressée et une méthodologie de suivi de la qualité des eaux de ces lacs a été élaborée pour la période de 2025 à 2027.

SOUS-OBJECTIF	ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2024-2025	RÉSULTAT 2024-2025
2.3.1. Améliorer l'accès aux milieux naturels	3. Accomplir le cadre d'expansion de la Route verte conformément à la Politique de mobilité durable – 2030	3.1. Taux de kilomètres homologués par rapport au nombre de kilomètres prévus dans le cadre d'expansion de la Route verte de la Politique de mobilité durable – 2030 Mesure de départ : s. o.	15 %	15,2 % (cible atteinte)

Synthèse des activités

Avec un taux de réalisation de 15,2 %, l'homologation de 130 kilomètres supplémentaires dans la région de Charlevoix, annoncée le 17 octobre 2024, a permis d'atteindre la cible fixée de 2024-2025. Cette contribution s'inscrit dans l'objectif global de 858 kilomètres prévus dans le cadre d'expansion de la Route verte de la Politique de mobilité durable – 2030. Cette homologation rend les municipalités concernées admissibles au programme d'aide Véloce III, qui soutient les dépenses d'aménagements cyclables admissibles réalisés dans le cadre du développement de la Route verte.

SOUS-OBJECTIF	ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2024-2025	RÉSULTAT 2024-2025
3.1.1. Répondre aux besoins essentiels en offrant des solutions durables	4. Soutenir la mise en place par le milieu municipal de projets visant la location à court terme de véhicules adaptés	4.1. Taux d'utilisation annuel des véhicules adaptés financés Mesure de départ : s. o.	s. o.	s. o. (non applicable)

Synthèse des activités

Un programme débutera en 2025-2026.

SOUS-OBJECTIF	ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2024-2025	RÉSULTAT 2024-2025
4.1.1. Appuyer les municipalités afin qu'elles interviennent de manière durable sur le territoire	5. Soutenir la planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports par des outils d'aide à sa réalisation	5.1. Pourcentage d'instances municipales ayant bénéficié des outils développés Mesure de départ : s. o.	0 % ^a	0 % (cible atteinte)

a. Les orientations gouvernementales en aménagement du territoire sont entrées en vigueur le 1^{er} décembre 2024.

Synthèse des activités

Comme le prévoit le Plan de mise en œuvre 2023-2027 de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire, le Ministère produira des outils d'aide à la décision, dont un guide, pour appuyer le milieu municipal dans la planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports. Les démarches en vue de la production de ce guide ont été amorcées, mais ce dernier n'est pas encore disponible pour les instances municipales.

SOUS-OBJECTIF	ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2024-2025	RÉSULTAT 2024-2025
4.2.1. Augmenter la part modale des déplacements actifs et collectifs	6. Incorporer plus d'un mode de transport dans les projets routiers	6.1. Nombre de projets routiers de 5 millions de dollars et plus réalisés qui intègrent plus d'un mode de transport Mesure de départ : s. o.	20	38 (cible atteinte)

Synthèse des activités

Voir l'indicateur 9 « Nombre de projets routiers de 5 millions de dollars et plus conçus en tenant compte de plus d'un mode de transport » dans la section 2.1 « Plan stratégique » du présent rapport.

SOUS-OBJECTIF	ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2024-2025	RÉSULTAT 2024-2025
4.3.1. Appuyer le développement régional durable	7. Développer le réseau des villages-relais	7.1. Pourcentage de villages-relais accrédités par le Ministère par rapport à la cible du Plan de modernisation des parcs routiers 2022-2027 Mesure de départ : 77 % (31 mars 2024)	80 %	80 % (cible atteinte)

Synthèse des activités

À l'issue de l'analyse de son dossier de candidature, la Ville de Senneterre a reçu le titre de village-relais le 2 avril 2024. Le Ministère, en partenariat avec la Fédération des Villages-relais du Québec, soutient donc désormais un réseau de 48 municipalités agréées, atteignant ainsi 80 % de l'objectif de 60 villages-relais d'ici 2027-2028.

SOUS-OBJECTIF	ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2024-2025	RÉSULTAT 2024-2025
5.1.1. Évaluer la durabilité des interventions gouvernementales	8. Évaluer la durabilité des interventions structurantes du Ministère	8.1. Pourcentage des interventions structurantes du Ministère ayant fait l'objet d'une évaluation de la durabilité Mesure de départ : s. o.	58 %	75 % (cible atteinte)

Synthèse des activités

Durant l'année 2024-2025, 6 interventions structurantes du Ministère ont fait l'objet d'une évaluation de la durabilité sur les 8 interventions structurantes approuvées au cours de l'année. Ces évaluations de la durabilité ont porté sur un règlement et cinq programmes.

SOUS-OBJECTIF	ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2024-2025	RÉSULTAT 2024-2025
5.2.1. Soutenir la recherche et l'innovation québécoises en faveur du développement durable	9. Soutenir la recherche et l'innovation en faveur du développement et de la mobilité durables	9.1. Nombre de projets de recherche et d'innovation démarrés annuellement Mesure de départ : s. o.	1	1 (cible atteinte)

Synthèse des activités

Un projet de recherche en faveur du développement et de la mobilité durables a été démarré en 2024-2025, soit celui portant sur les caractéristiques des passages fauniques, des bassins de rétention et des milieux humides aménagés de la phase III de l'autoroute 85 et leur influence sur l'utilisation par la faune.

SOUS-OBJECTIF	ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2024-2025	RÉSULTAT 2024-2025
5.3.4. Accroître la part des programmes normés qui incluent des critères de durabilité	10. Intégrer des critères d'écoresponsabilité et/ou d'écoconditionnalité dans les normes des programmes d'aide financière du Ministère	10.1. Pourcentage de programmes de soutien financier normés qui intègrent au moins un critère d'écoresponsabilité et/ou d'écoconditionnalité Mesure de départ : s. o.	58 %	69,2 % (cible atteinte)
		10.2. Pourcentage de programmes de soutien financier normés des secteurs prioritaires visés (soutien aux entreprises, aux infrastructures et aux bâtiments) qui intègrent au moins un critère d'écoresponsabilité et/ou d'écoconditionnalité Mesure de départ : s. o.	73 %	75,0 % (cible atteinte)

Synthèse des activités

Le Ministère a obtenu des résultats qui dépassent les cibles de 2024-2025 en offrant un accompagnement ciblé pour intégrer les critères d'écoresponsabilité et d'écoconditionnalité dans les programmes de soutien financier normés. À cet égard, dès la conception ou le renouvellement de programmes, une évaluation de la durabilité est réalisée à l'aide d'une grille d'analyse qui permet d'amorcer la réflexion sur les améliorations à apporter.

SOUS-OBJECTIF	ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2024-2025	RÉSULTAT 2024-2025
5.4.1. Accroître la part des acquisitions responsables	11. Inclure des indicateurs d'acquisition responsable associés à une composante d'achat, c'est-à-dire à une caractéristique du bien, du service, des travaux de construction, du fournisseur ou encore à une pratique de celui-ci	11.1. Pourcentage des acquisitions intégrant des composantes responsables Mesure de départ : s. o.	10 %	45,4 % (cible atteinte)

Synthèse des activités

En 2024-2025, la proportion des contrats intégrant au moins une composante d'acquisition responsable s'établit à 45,4 %, surpassant ainsi la cible fixée à 10 %. Ce résultat reflète l'efficacité des démarches entreprises pour encourager et soutenir les unités administratives dans le choix des critères d'acquisition responsable.

SOUS-OBJECTIF	ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2024-2025	RÉSULTAT 2024-2025
5.5.1. Augmenter la performance environnementale des systèmes numériques gouvernementaux	12. Accroître les pratiques écoresponsables du Ministère dans le domaine des technologies de l'information	12.1. Indice de maturité numérique responsable Mesure de départ : 42 % (2024-2025)	Calcul de la mesure de départ	Calcul de la mesure de départ : 42 % (cible atteinte)

Synthèse des activités

Dans l'objectif d'améliorer ses pratiques écoresponsables liées aux technologies de l'information, le Ministère s'est engagé à mesurer ses progrès à l'aide de l'indice de maturité numérique responsable. En 2024-2025, la mesure de départ de 42 % de l'indice de maturité numérique responsable a été calculée, permettant ainsi au Ministère d'atteindre sa cible. Celle-ci a également permis d'établir les cibles des années subséquentes.

SOUS-OBJECTIF	ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2024-2025	RÉSULTAT 2024-2025
5.6.1. Accroître la durabilité du parc immobilier et des infrastructures	13. Déployer des solutions durables pour répondre aux besoins essentiels des usagers de la route	13.1. Nombre total cumulé de haltes routières modernisées où des services adaptés à la clientèle diversifiée sont offerts Mesure de départ : 3 (2023-2024)	3	3 (cible atteinte)

Synthèse des activités

Les haltes routières modernisées de Villeroy, du Point-du-Jour et des Jardins-de-Napierville, conformément aux principes du Plan de modernisation des parcs routiers 2022-2027, offrent des services adaptés à une clientèle diversifiée. La cible de trois haltes modernisées pour l'année 2024-2025 est ainsi atteinte.

SOUS-OBJECTIF	ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2024-2025	RÉSULTAT 2024-2025
5.6.1. Accroître la durabilité du parc immobilier et des infrastructures	14. Obtenir une certification LEED pour les haltes routières modernisées dans le cadre du Plan de modernisation des parcs routiers 2022-2027	14.1. Nombre total cumulé de haltes routières modernisées ayant obtenu une certification LEED Mesure de départ : 1 (2022-2023)	3	2 (cible non atteinte)

Synthèse des activités

La halte routière de Villeroy et l'aire de service du Point-du-Jour à Lavaltrie se sont vu décerner la certification LEED niveau « argent » le 12 octobre 2021 et le 15 mai 2023 respectivement. Le Ministère espérait obtenir la certification en 2024-2025 de la halte des Jardins-de-Napierville modernisée depuis février 2024. Au 31 mars 2025, l'audit n'était cependant pas terminé.

SOUS-OBJECTIF	ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2024-2025	RÉSULTAT 2024-2025
5.6.1. Accroître la durabilité du parc immobilier et des infrastructures	15. Réduire la consommation électrique de l'éclairage routier en se tournant vers la technologie d'éclairage à diodes électroluminescentes (DEL)	15.1. Pourcentage du réseau d'éclairage routier modernisé Mesure de départ : s. o.	22 %	18,9 % (cible non atteinte)

Synthèse des activités

Au 31 mars 2025, le réseau d'éclairage routier comptait 15 610 luminaires DEL sur un total de 82 420. Ainsi, 18,9 % du réseau d'éclairage routier était modernisé, comparativement à 16,1 % l'année précédente.

Les intervenants territoriaux sont soutenus et encadrés dans le remplacement des luminaires, notamment, en ayant accès à une liste de luminaires DEL homologués à jour. Le Ministère revoit ses stratégies pour faciliter les acquisitions.

SOUS-OBJECTIF	ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2024-2025	RÉSULTAT 2024-2025
5.6.2. Accroître la gestion écoresponsable des chantiers de construction et de rénovation	16. Amorcer une démarche de quantification des gaz à effet de serre des secteurs d'intervention du Ministère	16.1. Nombre de secteurs d'intervention sous la responsabilité du Ministère appliquant une démarche de quantification des émissions de gaz à effet de serre Mesure de départ : s. o.	2 sur 8	2 sur 8 (cible atteinte)

Synthèse des activités

Au 31 mars 2025, deux secteurs d'intervention sous la responsabilité du Ministère appliquaient une démarche de quantification des émissions de gaz à effet de serre :

- Les chantiers de construction de projets routiers majeurs – démarche amorcée en 2023-2024;
- Les déplacements du personnel et des autorités (hors véhicules de fonction) – démarche amorcée en 2024-2025, à partir des données issues d'un sondage sur les habitudes de déplacement des employés de l'État.

SOUS-OBJECTIF	ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2024-2025	RÉSULTAT 2024-2025
5.6.2. Accroître la gestion écoresponsable des chantiers de construction et de rénovation	17. Augmenter l'inclusion de composantes écoresponsables dans les contrats de construction des projets routiers majeurs	17.1. Proportion des contrats de construction incluant des composantes écoresponsables Mesure de départ : s. o.	Méthodologie développée	Méthodologie développée (cible atteinte)

Synthèse des activités

Le Ministère a développé une méthodologie pour assurer l'intégration de composantes écoresponsables dans les contrats de construction des projets routiers majeurs. Cette méthodologie sera déployée à compter de 2025-2026.

SOUS-OBJECTIF	ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2024-2025	RÉSULTAT 2024-2025
5.7.1. Accroître la performance de la gestion des matières résiduelles	18. Obtenir une attestation <i>ICI on recycle +</i> pour les haltes routières permanentes modernisées	18.1. Nombre total cumulé de haltes routières modernisées ayant obtenu annuellement l'attestation <i>ICI on recycle +</i> Mesure de départ : s. o.	1	1 (cible atteinte)

Synthèse des activités

L'organisme RECYC-QUÉBEC a délivré une attestation *ICI on recycle +* de niveau Performance à la halte routière de Villeroy le 28 mars 2024. Ainsi, la cible cumulée d'une halte routière modernisée ayant obtenu une attestation est atteinte.

SOUS-OBJECTIF	ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2024-2025	RÉSULTAT 2024-2025
5.8.1. Réduire les émissions de gaz à effet de serre du parc de véhicules légers et lourds de l'État	19. Électrifier le parc de véhicules lourds du Ministère	19.1. Nombre total cumulé de camions électriques dans le parc de véhicules du Ministère Mesure de départ : 0 camion électrique loué au Ministère (2022-2023)	6	6 (cible atteinte)

Synthèse des activités

En 2024-2025, un camion supplémentaire a été mis en service, permettant ainsi d'atteindre la cible de six camions électriques loués dans le parc de véhicules du Ministère.

SOUS-OBJECTIF	ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2024-2025	RÉSULTAT 2024-2025
5.8.2. Accroître la part modale du transport actif, du transport collectif et des solutions de recharge à l'auto-solo des employés de l'État	20. Augmenter la part modale du transport actif, du transport collectif et des autres solutions de recharge au voiturage en solo du personnel du Ministère	20.1. Part modale du transport actif, du transport collectif et des autres solutions de recharge au voiturage en solo (données annuelles) Mesure de départ : 48 % (2024-2025)	Calcul de la mesure de départ	Calcul de la mesure de départ : 48 % (cible atteinte)

Synthèse des activités

Le Ministère s'inscrit dans une démarche d'augmentation de la part modale du transport actif, du transport collectif et des autres solutions de recharge au voiturage en solo de son personnel. La mesure de départ de 48 % a été établie en 2024 à la suite du sondage sur les habitudes de déplacement des employés de l'État réalisé par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs.

4.3 Occupation et vitalité des territoires

Cette section présente la cinquième reddition de comptes du Plan d'action pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2020-2022, lequel a été prolongé. L'état de réalisation présente l'avancement des actions au 31 mars 2025.

Actions en réponse aux priorités régionales

Bas-Saint-Laurent

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
1 – Agir pour l'attractivité de la région	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	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	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 suspens ^a

a. Les travaux du comité sont suspendus afin que les acteurs puissent réaliser des travaux préalables d'amélioration du système de transport collectif et déterminer de nouvelles orientations stratégiques.

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 nouveau lien interrives entre Québec et Lévis	Modifiée ^a En cours
	Appuyer le projet d'implantation 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 de Québec et Lévis	Réalisée
	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	En cours
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 ^b
	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 de Beauce-Centre, en partenariat avec les municipalités régionales de comté de Beauce-Sartigan et de La Nouvelle-Beauce	Modifiée ^c En cours

- a. Le nom du projet a été modifié. Initialement, l'action était de poursuivre la planification du projet du tunnel Québec-Lévis.
- b. Cette collaboration du Ministère se traduit par l'élaboration de solutions sécuritaires pour la cohabitation des sentiers de véhicules hors route dans l'emprise du chemin de fer Québec Central en cours de réhabilitation.
- c. Dans l'intitulé de l'action, le nom de la Municipalité régionale de comté Robert-Cliche a été remplacé par la Municipalité régionale de comté de Beauce-Centre à la suite de l'officialisation du changement d'appellation dans la *Gazette officielle du Québec* durant l'été 2022.

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	En cours
	Entreprendre les travaux de construction de la route 138 entre La Tabatière et Tête-à-la-Baleine	En cours
	Réaliser les études nécessaires à la préparation des projets de construction de la route 138 entre La Romaine et Tête-à-la-Baleine	En cours
	Réaliser les études nécessaires à la préparation des projets de construction de la route 138 entre La Tabatière et Vieux-Fort	En cours
	Poursuivre les travaux d'amélioration de la route 389	En cours

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 du tronçon entre Caplan et Port-Daniel-Gascons	En cours
	Poursuivre la réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie par la mise en service du tronçon entre Port-Daniel-Gascons et Gaspé	Nouvelle 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

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 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 ^a	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 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	En cours
	Effectuer des interventions à Grosse-Île pour protéger le secteur contre les répercussions de l'érosion	En cours

a. Au besoin, le Ministère accompagne la Société des traversiers du Québec dans ses démarches à cette fin.

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 de mesures préférentielles en transport collectif – Région métropolitaine de Montréal	Modifiée ^a En cours

a. Le nom du projet avait été modifié. Initialement, l'action était de 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.

Laurentides

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
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 covoitage 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	En cours
	Poursuivre la planification de projets visant l'amélioration de l'autoroute 50 entre L'Ange-Gardien et Mirabel	En cours

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 <i>Loi concernant le Réseau électrique métropolitain</i>	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 de mesures préférentielles en transport collectif – Région métropolitaine de Montréal	Modifiée ^a En cours
	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 covoitage et aux véhicules électriques	En cours

- a. Le nom du projet avait été modifié. Initialement, l'action était de 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.

Mauricie

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
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	En cours
	Réaliser les travaux de construction de la phase III du prolongement de l'autoroute 35 entre Saint-Sébastien et Saint-Armand	En cours
	Poursuivre la préparation de la phase IV du prolongement de l'autoroute 35 entre Saint-Armand et la frontière américaine	Abandonnée
	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 de mesures préférentielles en transport collectif – Région métropolitaine de Montréal.	Modifiée ^a En cours
	Soutenir 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	Modifiée ^b En cours

a. Le nom du projet avait été modifié. Initialement, l'action était de 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.

b. Ce projet n'est plus sous la responsabilité de CDPQ Infra, cette dernière ayant décidé de se retirer de la planification du projet.

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	En cours
	Poursuivre la participation à la planification du Programme particulier d'urbanisme des Faubourgs	En cours
	Poursuivre la coordination de Mobilité Montréal	En cours
8 – Favoriser la croissance d'un réseau d'infrastructures performant	Continuer de soutenir l'étude de projets structurants de transport collectif électrique pour relier l'est et le nord-est de Montréal au centre-ville	Modifiée ^{a, b} 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 En cours
	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

a. Ce projet avait 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.

b. Ce projet n'était plus sous la responsabilité de CDPQ Infra.

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 structurant de transport collectif électrique entre l'ouest de Gatineau et le centre-ville d'Ottawa 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 Le Regroupement des transports adaptés et collectifs ruraux de l'Outaouais 	Modifiée ^a En cours En cours En suspens ^b
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

- a. L'action avait été modifiée : une précision avait été apportée concernant le projet structurant de transport collectif électrique entre l'ouest de Gatineau et le centre-ville d'Ottawa.
- b. L'accompagnement technique auprès du Regroupement des transports adaptés et collectifs ruraux de l'Outaouais est en suspens afin que les partenaires puissent poursuivre le travail qui déterminera l'offre de services.

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	Poursuivre les analyses afin d'achever le lien routier Alma-La Baie Poursuivre la mise en œuvre du plan d'intervention pour l'amélioration de la route d'Obedjiwan	En cours En cours

Actions en réponse aux autres objectifs de la stratégie

Décentralisation

Le Ministère n'a entrepris aucune action particulière en matière de décentralisation. Il ne prévoit pas de transfert 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. En raison de la diversité et de la complexité de ses activités, le Ministère mobilise un nombre important de ressources spécialisées. Il maintient néanmoins une présence active auprès des acteurs municipaux et régionaux dans toutes les régions du Québec.

Délégation

Aucune action formelle n'a été définie en matière de délégation. Le Ministère ne dispose pas de programme structuré de délégation des responsabilités 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 défini aucune action particulière en matière de régionalisation. Il assure toutefois une couverture complète de l'ensemble des régions du Québec par l'entremise de ses directions générales territoriales et de la 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	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bas-Saint-Laurent	-	-	1	-	-	-	-	-	1
Capitale-Nationale	-	-	1	-	-	-	-	-	1
Centre-du-Québec	-	-	1	1	-	-	-	-	2
Chaudière-Appalaches	-	-	7	-	1	-	-	2	8
Côte-Nord	-	-	5	-	-	-	-	-	5
Estrie	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gaspésie	-	-	3	-	-	-	1	-	3
Îles-de-la-Madeleine	-	-	4	-	-	-	-	-	4
Lanaudière	-	-	1	-	-	-	-	1	1
Laurentides	-	-	3	-	-	-	-	-	3
Laval	-	-	4	-	-	-	-	1	4
Mauricie	1	-	-	-	-	-	-	-	1
Montérégie	-	-	5	-	-	1	-	2	6
Montréal	-	-	8	-	-	-	-	2	8
Nord-du-Québec	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Outaouais	-	-	3	1	-	-	-	1	4
Saguenay-Lac-Saint-Jean	-	-	2	-	-	-	-	-	2
TOTAL	1	-	48	2	1	1	1	9	53

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 2024
Proportion de chaussées en bon état selon l'indice de rugosité international	77,2 %

4.4 Divulgation d'actes répréhensibles à l'égard d'organismes publics

En 2024-2025, aucune divulgation n'a été reçue 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

Membres des minorités visibles, membres des minorités ethniques, personnes handicapées, personnes autochtones et femmes

Évolution de la présence des membres des groupes visés au sein du personnel d'encadrement – Résultats comparatifs au 31 mars de chaque année

GROUPE VISÉ	NOMBRE AU 31 MARS 2023	TAUX DE PRÉSENCE AU 31 MARS 2023	NOMBRE AU 31 MARS 2024	TAUX DE PRÉSENCE AU 31 MARS 2024	NOMBRE AU 31 MARS 2025	TAUX DE PRÉSENCE AU 31 MARS 2025
Membres des minorités visibles	847	10,8 %	1 014	12,4 %	1 045	12,8 %
Membres des minorités ethniques	217	2,8 %	262	3,2 %	267	3,3 %
Personnes handicapées	83	1,1 %	71	0,9 %	72	0,9 %
Personnes autochtones	62	0,8 %	68	0,8 %	63	0,8 %
Femmes	2 736	34,9 %	2 899	35,5 %	2 810	34,5 %

Le Programme d'accès à l'égalité en emploi 2023-2028 du Secrétariat du Conseil du trésor prévoit ces cibles de représentativité, à moins d'indications contraires, pour l'effectif régulier et occasionnel au 31 mars 2028¹⁶ :

- Membres des minorités visibles : 16,6 %;
- Membres des minorités ethniques : 4,0 %;
- Personnes handicapées : 2,4 %;
- Personnes autochtones : 1,0 %;
- Femmes : aucune cible de représentativité n'a été fixée puisqu'il n'y a pas de sous-représentation dans l'ensemble de l'effectif.

16. Il est à noter que les cibles de représentativité pour les membres des minorités ethniques, les personnes handicapées et les personnes autochtones sont des cibles intermédiaires. Celles-ci seront revues à la hausse lorsqu'elles seront atteintes, et ce, jusqu'à l'atteinte de la cible ultime qui correspond au taux de disponibilité de chacun des groupes dans la population active et en situation d'activité.

La représentativité des membres des minorités visibles et des minorités ethniques est légèrement en hausse au 31 mars 2025 par rapport aux deux années précédentes, tandis que celle des personnes handicapées et autochtones est stable.

Les femmes composent 34,5 % de l'effectif régulier et occasionnel au 31 mars 2025, et ce, malgré la prédominance traditionnellement masculine de plusieurs types d'emplois en raison de la vocation et de la nature des activités sous la responsabilité du Ministère. Ce dernier 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 ».

Évolution de la présence des membres des groupes visés au sein du personnel d'encadrement – Résultats comparatifs au 31 mars de chaque année

GROUPE VISÉ	NOMBRE AU 31 MARS 2023	TAUX DE PRÉSENCE AU 31 MARS 2023	NOMBRE AU 31 MARS 2024	TAUX DE PRÉSENCE AU 31 MARS 2024	NOMBRE AU 31 MARS 2025	TAUX DE PRÉSENCE AU 31 MARS 2025
Membres des minorités visibles	28	7,0 %	33	7,8 %	34	8,0 %
Membres des minorités ethniques	7	1,8 %	8	1,9 %	8	1,9 %
Personnes handicapées	1	0,3 %	2	0,5 %	2	0,5 %
Personnes autochtones	1	0,3 %	1	0,2 %	1	0,2 %
Femmes	116	29,1 %	128	30,4 %	128	30,1 %

Le Programme d'accès à l'égalité en emploi 2023-2028 du Secrétariat du Conseil du trésor prévoit ces cibles de représentativité, à moins d'indications contraires, pour le personnel d'encadrement au 31 mars 2028¹⁷ :

- Membres des minorités visibles : 7,1 %;
- Membres des minorités ethniques : 3,0 %;
- Personnes handicapées : 0,5 %;
- Personnes autochtones : 1,2 %;
- Femmes : aucune cible de représentativité n'a été fixée puisqu'il n'y a pas de sous-représentation au sein du personnel d'encadrement.

Pour le personnel d'encadrement, la représentativité des membres des minorités visibles au 31 mars 2025 est légèrement en hausse par rapport aux deux années précédentes, tandis que celles des autres groupes visés sont stables. Le Ministère poursuit ses efforts afin d'atteindre les cibles de représentativité visées.

17. Idem.

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

Autres mesures ou actions en 2024-2025 (activités de formation des gestionnaires, activités de sensibilisation, etc.)

MESURE OU ACTION	GROUPE VISÉ	NOMBRE DE PERSONNES VISÉES
Participation à 8 activités de recrutement et salons de l'emploi	Minorités visibles et minorités ethniques	S. O.
Participation à 1 activité de réseautage visant les groupes cibles	Minorités visibles, minorités ethniques, personnes handicapées, personnes autochtones et femmes	S. O.
Participation à 2 activités de recrutement destinées aux femmes	Femmes	S. O.
Participation à 3 activités de recrutement destinées aux personnes autochtones	Personnes autochtones	S. O.
Capsule vidéo diffusée sur les médias sociaux concernant une ouvrière du Ministère	Femmes	S. O.

4.6 Allègement réglementaire et administratif

Gouvernance réglementaire

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 la politique lorsqu'il est soumis au Conseil des ministres. En 2024-2025, le Ministère a produit trois analyses d'impact réglementaire qui concernaient ces projets de règlement :

- Le projet de règlement modifiant le *Règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile*;
- Le projet de règlement modifiant le *Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves* (en prépublication et en édition).

Réalisations et résultats

Allègement réglementaire

Dans le cadre du Plan d'action gouvernemental en matière d'allègement réglementaire et administratif 2020-2025, le Ministère est responsable de la mise en œuvre des mesures suivantes :

- **Rendre accessibles des permis spéciaux de circulation de classe 5 qui ne nécessitent pas la réalisation des expertises avant d'être délivrés à une plus grande variété de configuration de véhicules** : La concrétisation de cette mesure devra se faire par la bonification du *Règlement sur le permis spécial de circulation*;
- **Établir des critères clairs d'attribution des permis des classes 6 et 7 pour permettre aux transporteurs de faire des demandes qui ne seront pas refusées et éviter ainsi les délais supplémentaires** : Dans le cadre du développement de la prestation électronique de services pour les demandes de permis spéciaux de circulation, le Ministère a mis en place, en 2024-2025, une nouvelle approche en mode projet. Celle-ci permet aux demandeurs de permis d'obtenir, jusqu'à deux ans avant la date prévue du transport, une confirmation de la faisabilité de leur projet, ainsi que des conditions additionnelles de circulation qui s'appliqueront. Cette amélioration, mise en œuvre sans modification réglementaire, permet au Ministère de concrétiser cette mesure du plan d'action.

Allègement administratif

En 2024-2025, le Ministère a procédé à une refonte du formulaire de soumission pour les contrats de travaux de construction, les contrats de service de nature technique (dont le déneigement) et les contrats de services professionnels pour lesquels les documents d'appel d'offres font référence à un cahier des charges et devis généraux émis par le Ministère. Le nouveau formulaire de soumission unique remplace plusieurs documents auparavant requis. Cette simplification facilite la compréhension des documents d'appel d'offres et réduit les risques de rejet liés aux erreurs ou aux omissions.

Publications en matière d'allègement réglementaire

Le Ministère utilise la section « Lois et règlements » de sa page Web sur Québec.ca pour effectuer les publications qui sont prescrites en vertu de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif.

4.7 Accès aux documents et protection des renseignements personnels

Nombre total de demandes reçues

NOMBRE TOTAL DE DEMANDES REÇUES	757
---------------------------------	-----

En 2024-2025, le Ministère a reçu 757 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 augmentation de 8,3 % par rapport au nombre de demandes enregistrées l'année précédente.

Nombre de demandes traitées, en fonction de leur nature et du délai de traitement

DÉLAI DE TRAITEMENT	DEMANDES D'ACCÈS À DES DOCUMENTS ADMINISTRATIFS	DEMANDES D'ACCÈS À DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS	RECTIFICATION
0 à 20 jours	411	2	-
21 à 30 jours	357	2	-
31 jours et plus (le cas échéant)	9	-	-
TOTAL	777	4	-

Pour l'année financière 2024-2025, le Ministère a traité 98,9 % 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 demanderesse avant l'échéance du premier délai. De ces demandes, 52,9 % ont été traitées dans un délai de 20 jours.

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

DÉCISION RENDUE	DEMANDES D'ACCÈS À DES DOCUMENTS ADMINISTRATIFS	DEMANDES D'ACCÈS À DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS	RECTIFICATION	DISPOSITIONS DE LA LOI INVOQUÉES
Acceptée (entièrement)	246	1	-	S. O.
Partiellement acceptée	254	2	-	Art. 1, 9, 14, 15, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 27, 28, 28.1, 29, 29.1, 30.1, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 48, 53, 54, 56, 57, 59, 88
Refusée (entièrement)	65	-	-	Art. 1, 9, 14, 20, 21, 22, 23, 24, 27, 28.1, 29, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 42, 48, 51, 53, 54, 56, 59, 137.1
Autres ^a	222	1	-	Art. 48

a. Cette donnée comprend les demandes pour lesquelles aucun document n'a été trouvé, les demandes de transfert vers d'autres organismes publics ainsi que les cas de désistement de la demanderesse ou du demandeur.

En 2024-2025, tous les documents ont pu être transmis à la personne demanderesse pour 31,2 % des demandes d'accès. Pour 32,4 % de celles-ci, l'information n'a été divulguée qu'en partie. Pour 8,2 % 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, des avis et des recommandations utilisés dans le cadre d'un processus décisionnel en cours. Pour 21,7 % des demandes, aucun document n'a été trouvé, alors que 5,2 % des demandes ont été transférées vers d'autres organismes et 1,3 % des demandes ont fait l'objet d'un désistement. Parmi les décisions rendues, aucun dossier n'a fait l'objet de mesures d'accommodement raisonnable et 10 dossiers, soit 1,3 % des demandes d'accès traitées, ont fait l'objet d'une demande de révision à la Commission d'accès à l'information.

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	10

Le Ministère s'est également conformé aux exigences législatives et réglementaires en diffusant de façon continue, dans son site Web, les documents et les renseignements prescrits par le *Règlement sur la diffusion de l'information et sur la protection des renseignements personnels*.

Par ailleurs, plusieurs initiatives ont été mises en œuvre pour renforcer la culture de protection des renseignements personnels au sein de l'organisation, notamment :

- Une présentation sur l'évaluation des facteurs relatifs à la vie privée a été effectuée auprès de gestionnaires du Ministère. L'événement a été suivi par 188 personnes;
- Une présentation a été effectuée auprès du personnel du Ministère pour le sensibiliser aux notions de protection des renseignements personnels, et aux nouvelles exigences légales découlant du projet de loi n° 25, et de leur faire connaître les nouveaux outils mis à leur disposition. L'événement a été suivi par 2 415 personnes;
- Une manchette interne dans le cadre de la Journée internationale de la protection des renseignements personnels a été produite pour rappeler au personnel du Ministère les diverses bonnes pratiques visant le respect des exigences légales en matière de protection des renseignements personnels;
- 465 avis de soutien-conseil ont été formulés en protection des renseignements personnels;
- De nouveaux programmes de formation sur la protection des renseignements personnels ont été élaborés pour assurer la bonne compréhension de diverses notions, notamment les bonnes pratiques lors du travail à distance et le signalement d'incidents de sécurité.

4.8 Application de la Politique linguistique de l'État et de la Directive relative à l'utilisation d'une autre langue que la langue officielle dans l'Administration

Émissaire

QUESTION	RÉPONSE
Avez-vous un ou une émissaire?	Oui
Au cours de l'exercice, avez-vous pris une ou des mesures pour faire connaître l'émissaire à votre personnel ou le nom d'une personne-ressource à qui poser des questions sur l'exemplarité de l'État?	Oui
Si oui, énumérer cette ou ces mesures.	<p>Une page intranet intitulée « Langue française » présente à l'ensemble du personnel du Ministère le rôle de l'émissaire et l'adresse courriel permettant de communiquer avec celle-ci.</p> <p>Une actualité publiée dans l'intranet en novembre 2024 a rappelé la possibilité de communiquer avec l'émissaire.</p>

Directive relative à l'utilisation d'une autre langue que la langue officielle

QUESTION	RÉPONSE
Est-ce que votre organisation a pris une directive particulière relative à l'utilisation d'une autre langue que la langue officielle et l'a transmise au ministre de la Langue française en vue de son approbation?	Oui
Si vous avez pris une directive particulière, combien d'exceptions cette directive compte-t-elle?	66
Au cours de l'exercice, votre organisation a-t-elle eu recours aux dispositions de temporisation prévues par le <i>Règlement sur la langue de l'Administration</i> et le <i>Règlement concernant les dérogations au devoir d'exemplarité de l'Administration et les documents rédigés ou utilisés en recherche</i> ?	Oui
Si oui, indiquez le nombre de situations, cas, circonstances ou fins pour lesquels votre organisation a eu recours à ces dispositions.	2

Politique linguistique de l'État

QUESTION	RÉPONSE
Au cours de l'exercice, avez-vous pris une ou des mesures pour informer votre personnel sur l'application de la Politique linguistique de l'État?	Oui
Si oui, énumérez cette ou ces mesures :	<p>Tout au long de l'année 2024-2025, la page intranet « Langue française » a été tenue à jour. Cette page présente la Politique linguistique de l'État, la <i>Charte de la langue française</i> et les documents de référence proposés par le ministère de la Langue française en vue de faciliter la mise en œuvre des obligations du Ministère en ce qui concerne l'utilisation, la promotion, le rayonnement et la protection de la langue française. Elle renvoie entre autres à plusieurs guides produits par le ministère de la Langue française.</p> <p>Pour outiller les membres du personnel, neuf capsules linguistiques ont été publiées dans l'intranet et diffusées dans l'infolettre ministérielle.</p> <p>Enfin, la publication de ces capsules sur le réseau social interne du Ministère a permis aux membres du personnel d'échanger à leur sujet.</p> <p>Pour que chaque membre du personnel puisse contribuer au rayonnement de la langue française au sein du Ministère, une page d'outils linguistiques est mise à la disposition de tous dans l'intranet.</p>
L'article 20.1 de la <i>Charte de la langue française</i> prévoit qu'un organisme de l'Administration publie, dans les trois mois suivant la fin de son exercice financier, le nombre de postes pour lesquels il exige, afin d'y accéder notamment par recrutement, embauche, mutation ou promotion ou d'y rester, la connaissance ou un niveau de connaissance spécifique d'une autre langue que le français ainsi que ceux pour lesquels une telle connaissance ou un tel niveau de connaissance est souhaitable.	<p>97</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quel est le nombre de postes au sein de votre organisation pour lesquels la connaissance ou un niveau de connaissance d'une autre langue que le français est exigé? • Quel est le nombre de postes au sein de votre organisation pour lesquels la connaissance ou un niveau de connaissance d'une autre langue que le français est souhaitable? <p>140</p>

4.9 Égalité entre les femmes et les hommes

En matière d'égalité entre les femmes et les hommes au Ministère, l'année 2024-2025 a été marquée par :

- la poursuite du partenariat avec l'organisme Les Elles de la construction pour favoriser l'intégration des femmes dans les métiers traditionnellement masculins au Ministère. Tout au long de ce partenariat, des actions, dont la parution de contenus dans l'infolettre de l'organisme, ont permis une plus grande visibilité du Ministère. Ce partenariat a également comme objectif d'augmenter la représentativité des femmes au sein du Ministère;
- la signature d'un nouveau partenariat avec Génie au féminin de l'Université de Sherbrooke pour encourager la relève féminine dans le domaine de l'ingénierie. Des publications sur les réseaux sociaux du partenaire ainsi que la participation à un midi-conférence ont offert une visibilité au Ministère. Ce partenariat a également comme objectif d'augmenter la représentativité des femmes au sein du Ministère;
- l'appui du Ministère, pour la 20^e année, au concours *Chapeau, les filles!* et son volet Excelle Science par l'octroi de bourses pour inciter les jeunes femmes à s'intéresser davantage à des secteurs d'activité à prédominance masculine dans le domaine des transports;
- la sensibilisation aux enjeux liés aux inégalités entre les sexes auprès des employées et employés par la diffusion de manchettes dans l'intranet portant sur la Journée nationale de commémoration et d'action contre la violence faite aux femmes et la Journée internationale des droits des femmes;
- la diffusion du portrait d'une employée pour valoriser les modèles féminins travaillant au Ministère dans des domaines non traditionnels;
- en cohérence avec le Plan d'action gouvernemental de lutte contre l'homophobie et la transphobie 2023-2028, la diffusion d'une manchette intranet du sous-ministre pour souligner la Journée internationale contre l'homophobie et la transphobie.

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 usagères et des usagers routiers pour l'immatriculation de leur véhicule, ainsi que de la gestion des ports. Outre ces revenus, le Ministère en perçoit peu de la vente de biens et de 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 redevances de transport rémunéré de personnes par automobile, des haltes routières, de la location de terrains et de bâtiments, de la vente ou de l'usage de matériel et de fournitures, d'aide technique et de soutien ainsi que des revenus d'entreprises routières.
- 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, ce qui lui permet d'assurer l'autofinancement de l'ensemble de ses activités.

Revenus de tarification, coûts et niveau de financement en 2024-2025 (en milliers de dollars)

GROUPE DE BIENS ET SERVICES	REVENUS PERÇUS ^a	COÛTS DES BIENS ET SERVICES RENDUS	NIVEAU DE FINANCEMENT ATTEINT	NIVEAU DE FINANCEMENT VISÉ
Ministère				
Droits et permis				
Droits et permis – Immatriculation ^b	51 317,4			
Droits portuaires	2 099,0			
Vente de biens et services				
Terrains et bâtiments	26,4			
Location de terrains, de bâtiments et autres	1 166,9			
Divers	242,2			
TOTAL	54 851,9			
Fonds des réseaux de transport terrestre				
Droits et permis				
Droits et permis – Immatriculation ^{c, d}	1 230 958,4			
Conducteurs et chauffeurs (permis)	123 421,1			
Immatriculation (contribution au transport en commun) ^e	91 120,6			
Redevances – Transport rémunéré de personnes par automobile	30 200,9			
Péage de l'autoroute 25 ^f	97 731,6			
Péage de l'autoroute 30 ^{f, g}	57 956,8			
Autres droits et permis	75,0			
Vente de biens et services				
Location de terrains, bâtiments et autres	1 803,6			
Revenus des haltes routières (hors partenariat public-privé)	463,5			
Divers	78,9			
TOTAL	1 633 810,4			
Fonds aérien				
Location d'un dispositif d'entraînement de vol	-			
Extinction de feux – Québec	37 324,7			
Extinction de feux – Entente avec le Centre interservices des feux de forêt du Canada	4 860,0			
Extinction de feux – Entente hors Canada	9 438,4			
TOTAL	51 623,1			
Fonds de gestion de l'équipement roulant				
Location de machinerie, d'équipement et autres	22 467,3			
TOTAL	22 467,3			

La majorité des revenus tarifés est perçue par la Société de l'assurance automobile du Québec.

En vertu de la *Loi sur l'administration financière*, le Fonds des réseaux de transport terrestre doit s'autofinancer selon ses modalités de gestion.

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.

- a. Revenus préliminaires dans le contexte où les travaux effectués dans le cadre de la préparation des comptes publics du gouvernement du Québec ne sont pas terminés.
- b. Cela inclut les permis spéciaux de circulation et les vignettes de stationnement pour les personnes handicapées.
- c. Cela inclut la portion des montants prélevés sur les immatriculations des véhicules munis d'un moteur de forte cylindrée.
- 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.
- g. En raison des travaux sur le pont de l'Île-aux-Tourtes, le péage sur l'autoroute 30 a été suspendu à plusieurs reprises durant l'année 2024-2025.

Méthode de fixation et d'indexation des tarifs

GROUPE DE BIENS ET SERVICES	MÉTHODE DE FIXATION	DATE DE LA DERNIÈRE RÉVISION TARIFAIRES	MODE D'INDEXATION	DATE DE LA DERNIÈRE INDEXATION DES TARIFS
Ministère				
Droits et permis – Immatriculation	Données administratives	1991	Indice des prix à la consommation ^a	Annuelle
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 ^a	Annuelle
Conducteurs et chauffeurs (permis)	Données administratives	1991	Indice des prix à la consommation ^a	Annuelle
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	2025
Extinction de feux – Québec	Coût des services	Continu	Coût réel	2025
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	2025
Extinction de feux – Entente hors Canada ^b	Coût des services	2021	Indice des prix à la consommation du Québec	2025
Fonds de gestion de l'équipement roulant				
Location de machinerie, d'équipement et autres	Coût des services	Continu	Indice des prix à la consommation	2024

a. Depuis le 1^{er} janvier 2023, et jusqu'au 31 décembre 2026, l'indexation annuelle de ce tarif est plafonnée à 3 % en vertu de la *Loi limitant l'indexation de plusieurs tarifs gouvernementaux* (chapitre I-7.1), sanctionnée le 9 décembre 2022. Pour l'exercice au 1^{er} janvier 2025, le taux d'indexation fut de 2,85 %. Le plafonnement n'a pas été appliqué.

b. Une entente a été signée avec la Californie en 2021 et elle est valide jusqu'en 2025. Une annexe est signée annuellement pour l'indexation des tarifs selon l'indice des prix à la consommation du Québec.

Pour les nouveaux biens et services

Aucun nouveau bien ou service nécessitant une tarification n'a été ajouté en 2024-2025.

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 plupart des produits et services pouvant être tarifés le sont déjà. Un suivi annuel sur cette question est réalisé par l'intermédiaire du registre ministériel des tarifs.

4.11 Plan d'intégration du parc gouvernemental de véhicules et d'équipement roulant

Le Plan d'intégration du parc gouvernemental de véhicules et d'équipement roulant a été approuvé par le Conseil du trésor le 28 mars 2022. Le Centre de gestion de l'équipement roulant a été mandaté pour procéder à la mise en œuvre de l'intégration des véhicules et de l'équipement roulant du gouvernement du Québec, par clientèle, sur un horizon de quatre ans.

La structure de gouvernance établie en 2022-2023 contribue à assurer la mise en œuvre du plan d'intégration. Des rencontres des comités directeurs et stratégiques de chaque ministère ou organisme visé se sont tenues tout au long de l'année. Ces rencontres ont permis de préparer et d'assurer l'intégration de ces ministères et organismes sur le plan opérationnel, et également de partager des informations pour faciliter la gestion du changement.

Au cours de l'exercice 2024-2025, deux ministères additionnels ont intégré leurs véhicules, soit le ministère de l'Enseignement supérieur et le ministère de la Santé et des Services sociaux. Au 31 mars 2025, les ministères et organismes intégrés étaient les suivants :

Phase 1

- Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation;
- Le ministère des Ressources naturelles et des Forêts;
- Le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs.

Phase 2

- La Société de l'assurance automobile du Québec;
- Le ministère de l'Enseignement supérieur¹⁸;
- Le ministère de la Santé et des Services sociaux¹⁹.

Les démarches se poursuivent avec les ministères et organismes à intégrer. Des propositions de transferts sont en cours d'élaboration pour le ministère de l'Éducation, la Société des établissements de plein air du Québec et la Sûreté du Québec, qui sont prévus aux phases 3 et 4 du Plan d'intégration.

18. L'intégration du ministère de l'Enseignement supérieur nécessite des ententes distinctes avec chacun des établissements d'enseignement (cégeps et universités) détenant des véhicules. Au 31 mars 2025, 24 établissements étaient intégrés sur un total de 39.

19. L'intégration du ministère de la Santé et des Services sociaux nécessite des ententes distinctes avec chacun des établissements de santé détenant des véhicules relevant de ceux-ci. Au 31 mars 2025, 10 établissements étaient intégrés sur un total de 30.

5. MOBILITÉ INFRA QUÉBEC

5.1 Organisation en bref

Mission

Mobilité Infra Québec a pour principale mission d'effectuer, dans une perspective de renforcement du savoir-faire de l'État, de qualité, d'accessibilité universelle et de mobilité durable, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets d'infrastructures complexes de transport.

La réalisation de différentes analyses en transport peut être confiée par le ministre, de même que l'exécution de tout autre mandat attribué par le gouvernement.

Structure administrative

Conformément aux dispositions de la *Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif*, le ministre a constitué un comité de transition composé de cinq membres afin de faciliter sa mise en œuvre. Ce comité a pour mandat de formuler des avis sur toute question soumise par le ministre. Le sous-ministre des Transports et de la Mobilité durable siège d'office à ce comité.

Au 31 mars 2025, ce comité de transition s'était réuni à trois reprises suivant la sanction de la *Loi* en décembre 2024.

Membres du conseil d'administration

Mobilité Infra Québec sera administrée par un conseil d'administration composé de 9 à 11 membres, dont le président du conseil, le président-directeur général et le sous-ministre des Transports et de la Mobilité durable ou son représentant, qui en est membre d'office. Parmi les membres, l'un d'eux doit être membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec.

Le 10 février 2025, un appel de candidatures a été diffusé en vue de pourvoir le poste de présidente-directrice générale ou président-directeur général.

Contexte de l'organisation

Au cours des prochaines années, le gouvernement du Québec prévoit la réalisation de nombreux projets d'infrastructure publique de transport à un rythme soutenu, dans le but de répondre aux enjeux de mobilité sur le territoire québécois. Des efforts accrus sont également déployés pour atteindre les objectifs de lutte contre les changements climatiques, notamment par le transfert des déplacements vers des modes de transport plus durables et sobres en carbone, tels que le transport collectif.

La création de Mobilité Infra Québec appuie le développement d'une vision nationale des projets complexes de transport, dépassant les frontières municipales et les mandats des sociétés de transport en commun. Cette structure permet également de doter le Québec d'un pôle d'expertise de pointe, favorisant une planification optimisée ainsi qu'une accélération de la conception et de la réalisation des projets relevant de sa compétence, avec pour objectif un meilleur contrôle des échéanciers et des coûts.

5.2 Faits saillants

La création de Mobilité Infra Québec

La *Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif* a été sanctionnée le 5 décembre 2024. Ce projet de loi vise à :

- accroître la capacité du Québec à livrer des projets d'infrastructures plus rapidement et à moindres coûts;
- maximiser les retombées financières, notamment, par la participation à des projets de développement immobilier.

La *Loi* introduit de nouvelles dispositions permettant aux organismes publics de transport en commun, à l'Autorité régionale de transport métropolitain ainsi qu'à Mobilité Infra Québec de prendre part à des projets immobiliers, à titre de partenaires. En plus de faciliter la diversification des revenus des organismes publics de transport en commun et de l'Autorité régionale de transport métropolitain, cette mesure permet la mise en valeur des espaces situés à proximité des infrastructures de transport collectif.

Le lancement d'un premier appel de candidatures pour le poste de présidente-directrice générale ou du premier président-directeur général

Le 10 février 2025, Mobilité Infra Québec a franchi une étape structurante de sa mise en œuvre avec la publication d'un premier appel de candidatures pour pourvoir le poste de présidente-directrice générale ou président-directeur général. Cette démarche visait à recruter le premier dirigeant qui dotera l'organisation d'un leadership stratégique expérimenté, capable d'implanter les meilleures pratiques de gestion de projets complexes en transport et de bâtir une expertise gouvernementale forte, tout en établissant des partenariats solides avec les acteurs clés du milieu.

5.3 Utilisation des ressources humaines

En date du 31 mars 2025, Mobilité Infra Québec ne comptait aucun employé.

5.4 Utilisation des ressources financières

Le sous-ministre des Transports et de la Mobilité durable peut, jusqu'à la date précédant celle de l'entrée en fonction du premier président-directeur général de Mobilité Infra Québec, conclure au nom de l'organisme tout contrat qu'il estime nécessaire pour assurer son établissement et favoriser le bon fonctionnement de ses activités et de ses opérations. À ces fins, il peut prendre tout engagement financier nécessaire pour le montant et la durée qu'il estime appropriés.

Dépenses par secteur d'activité

SECTEUR D'ACTIVITÉ	BUDGET DE DÉPENSES 2024-2025 [1]	DÉPENSES ESTIMÉES AU 31 MARS 2025 ^a [2]	ÉCART [3] = [2] - [1]
Dépenses			
Fournitures et approvisionnements	-	1 150	1 150
Honoraires professionnels	-	105 670	105 670
Frais de déplacement et représentation	-	1 323	1 323
TOTAL DES DÉPENSES	-	108 143	108 143
DÉFICIT DE L'EXERCICE ET DÉFICIT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	-	-108 143	-108 143

a. Dépenses préliminaires, car les travaux effectués dans le cadre de la préparation des comptes publics du gouvernement du Québec ne sont pas terminés.

Les dépenses engagées depuis le 5 décembre 2024 sont essentiellement pour l'embauche de la présidente-directrice générale ou du président-directeur général, de la présidente ou du président du conseil d'administration et des membres du conseil d'administration.

MOBILITÉ INFRA QUÉBEC

**5.5 États financiers
de l'exercice financier de 117 jours
clos le 31 mars 2025**

TABLE DES MATIÈRES

RAPPORT DE LA DIRECTION	95
RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT	96
ÉTATS FINANCIERS	99
État des résultats et du déficit cumulé	99
État de la situation financière	100
État de la variation de la dette nette	101
État des flux de trésorerie	102
Notes complémentaires.....	103

RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers de Mobilité Infra Québec (MIQ) ont été dressés par la direction, qui est responsable de leur préparation et de leur présentation, y compris les estimations et les jugements importants. Cette responsabilité comprend le choix de méthodes comptables appropriées qui respectent les normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction maintient un système de contrôles comptables internes, conçu en vue de fournir l'assurance raisonnable que les biens sont protégés et que les opérations sont comptabilisées correctement et en temps voulu, qu'elles sont dûment approuvées et qu'elles permettent de produire des états financiers fiables.

MIQ reconnaît qu'elle est responsable de gérer ses affaires conformément aux lois et règlements qui la régissent.

Le conseil d'administration surveille la façon dont la direction s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en matière d'information financière et il approuve les états financiers.

Le Vérificateur général du Québec a procédé à l'audit des états financiers de MIQ, conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, et son rapport de l'auditeur indépendant expose la nature et l'étendue de cet audit et l'expression de son opinion. Le Vérificateur général du Québec peut, sans aucune restriction, rencontrer la direction pour discuter de tout élément qui concerne son audit.

Original signé
Renée Amilcar

Présidente-directrice générale
Québec, septembre 2025



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À l'Assemblée nationale

Rapport sur l'audit des états financiers

Opinion

J'ai effectué l'audit des états financiers de Mobilité Infra Québec (« l'entité »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2025, et l'état des résultats et du déficit cumulé, l'état de la variation de la dette nette et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice de 117 jours clos à cette date, ainsi que les notes complémentaires, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À mon avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'entité au 31 mars 2025, ainsi que des résultats de ses activités, de ses gains et pertes de réévaluation, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice de 117 jours clos à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Fondement de l'opinion

J'ai effectué mon audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui m'incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers » du présent rapport. Je suis indépendant de l'entité conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers au Canada et je me suis acquitté des autres responsabilités déontologiques qui m'incombent selon ces règles. J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de l'entité à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider l'entité ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de l'entité.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers

Mes objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant mon opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, j'exerce mon jugement professionnel et je fais preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- j'identifie et évalue les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, je conçois et mets en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunis des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder mon opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- j'acquiers une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité;
- j'apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;

- je tire une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'entité à poursuivre son exploitation. Si je conclus à l'existence d'une incertitude significative, je suis tenu d'attirer l'attention des lecteurs de mon rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Mes conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de mon rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'entité à cesser son exploitation;
- j'évalue la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécie si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Je communique aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et mes constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que j'aurais relevée au cours de mon audit.

Pour le vérificateur général par intérim du Québec,

Original signé

Guillaume Joron, CPA auditeur

Directeur principal d'audit

Québec, le 15 septembre 2025

ÉTATS FINANCIERS

Mobilité Infra Québec

État des résultats et du déficit cumulé de l'exercice de 117 jours clos le 31 mars 2025

	2025 BUDGET	2025 RÉEL
REVENUS	\$	- \$
CHARGES		
Fournitures et approvisionnements		1 150
Honoraires professionnels		105 670
Frais de déplacement et représentation		1 323
TOTAL DES CHARGES		108 143
DÉFICIT DE L'EXERCICE ET DÉFICIT CUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	\$	-108 143 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État de la situation financière au 31 mars 2025

	2025
PASSIFS	
Avance du Fonds des réseaux de transport terrestre (note 3)	108 143 \$
DETTE NETTE ET DÉFICIT CUMULÉ	-108 143 \$

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES (note 4)

ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DES ÉTATS FINANCIERS (note 6)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Original signé
Renée Amilcar

Présidente-directrice générale

Original signé
Ann MacDonald

Présidente du conseil d'administration

Mobilité Infra Québec

État de la variation de la dette nette de l'exercice de 117 jours clos le 31 mars 2025

	2025 BUDGET	2025 RÉEL
DÉFICIT DE L'EXERCICE	\$	-108 143 \$
Augmentation de la dette nette		-108 143
Dette nette au début de l'exercice		-
Dette nette à la fin de l'exercice	\$	-108 143 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Mobilité Infra Québec

État des flux de trésorerie de l'exercice de 117 jours clos le 31 mars 2025

	2025
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT	
Déficit de l'exercice	-108 143 \$
Variation des passifs liés au fonctionnement : Avance du Fonds des réseaux de transport terrestre	108 143
TRÉSORERIE À LA FIN	- \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Mobilité Infra Québec

Notes complémentaires au 31 mars 2025

1. Statut constitutif et nature des activités

Mobilité Infra Québec (MIQ) a été créée le 5 décembre 2024 à la suite de la sanction de la Loi instituant Mobilité Infra Québec (RLRQ, chapitre M-36.1). MIQ a pour mission principale d'effectuer, dans une perspective de renforcement du savoir-faire de l'État, de qualité, d'accessibilité universelle et de mobilité durable, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'analyse d'opportunité, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport.

En vertu des lois fédérale et provinciale de l'impôt sur le revenu, MIQ n'est pas assujettie aux impôts sur le revenu.

2. Principales méthodes comptables

Référentiel comptable

Les états financiers sont établis selon le *Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public*. L'utilisation de toute autre source dans l'application de méthodes comptables doit être cohérente avec ce dernier.

Utilisation d'estimations

La préparation des états financiers de MIQ, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public, exige le recours à des estimations et à des hypothèses. Ces dernières ont des incidences à l'égard de la comptabilisation des actifs et passifs, de la présentation des actifs et passifs éventuels à la date des états financiers ainsi que de la comptabilisation des revenus et des charges de l'exercice présentés dans les états financiers.

États des gains et pertes de réévaluation

L'état des gains et pertes de réévaluation n'est pas présenté étant donné qu'aucun élément n'est comptabilisé à la juste valeur ou que les transactions en devises étrangères ne sont pas réévaluées avant leur constatation.

Charges

Les charges sont comptabilisées selon la méthode de la comptabilité d'exercice, c'est-à-dire dans l'exercice au cours duquel ont lieu les opérations ou les faits leur donnant lieu. Les charges comprennent le coût des ressources qui sont consommées dans le cadre des activités de fonctionnement de l'exercice et qui peuvent être rattachées à ces activités ainsi que les pertes réalisées.

Opérations interentités

Les opérations interentités sont des opérations conclues entre entités contrôlées par le gouvernement du Québec ou soumises à son contrôle conjoint.

Les actifs reçus sans contrepartie d'une entité incluse au périmètre comptable du gouvernement du Québec sont constatés à leur valeur comptable. Quant aux services reçus à titre gratuit, ils ne sont pas comptabilisés. Les autres opérations interentités ont été réalisées à la valeur d'échange, c'est-à-dire au montant convenu pour la contrepartie donnée en échange de l'élément transféré ou du service fourni.

3. Avance du Fonds des réseaux de transport terrestre

L'avance du Fonds des réseaux de transport terrestre est sans intérêt et ne comporte pas de modalités de remboursement.

4. Obligations contractuelles

MIQ s'est engagée à verser des sommes en vertu d'une entente. Cette entente s'échelonne jusqu'en 2026 pour la recherche et la constitution d'un bassin de candidats potentiels au poste de présidente-directrice générale ou président-directeur général.

	2026
Contrat de service avec des parties non apparentées	31 000 \$

5. Opérations entre apparentés

MIQ est apparentée avec toutes les entités contrôlées par le gouvernement du Québec ou soumise à son contrôle conjoint. Elle est également apparentée à ses principaux dirigeants (présidente-directrice générale et les membres du conseil d'administration), leurs proches parents, ainsi qu'avec les entités pour lesquelles une ou plusieurs de ces personnes ont le pouvoir d'orienter les décisions financières et administratives. À l'exception des services administratifs rendus par le Fonds des réseaux de transport terrestre à titre gratuit, il n'y a pas d'opération conclue à une valeur différente de celle qui aurait été établie si les parties n'avaient pas été apparentées. Il n'est pas possible pour MIQ d'évaluer le montant de ces opérations rendues par le Fonds des réseaux de transport terrestre. Le coût de ces opérations n'est pas présenté dans l'état des résultats et du déficit cumulé.

6. Événement postérieur à la date des états financiers

Le 27 août 2025, MIQ s'est vue octroyer une subvention d'équilibre d'un montant maximal de 6 205 000 \$ en vertu du décret 1111-2025.

