Ministère des Transports

Rapport annuel de gestion 2009 2010

Québec

Rapport annuel de gestion
2009-2010

Ministère des Transports

Québec

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

Ministère des Transports du Québec

ISBN 978-2-550-59900-5 (version imprimée)
ISBN 978-2-550-59997-3 (cédérom)
ISBN 978-2-550-54899-2 (PDF)

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2010
Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2010

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

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

Rapport annuel de gestion 2009-2010

Table générale des matières

Le mot des ministres 5

Le mot du sous-ministre 7

Le ministère des Transports 9

Le Centre de gestion de l'équipement roulant 159

L'organigramme au 31 mars 2010

Le mot des ministres

Monsieur Yvon Vallières
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Président,

C'est avec plaisir que nous vous transmettons le *Rapport annuel de gestion 2009-2010* du ministère des Transports, incluant celui du Centre de gestion de l'équipement roulant. Préparés conformément aux dispositions de la Loi sur l'administration publique, ces rapports rendent compte des résultats obtenus en fonction des engagements du Ministère et de l'unité autonome de service.

Nous profitons du dépôt de ce rapport pour souligner certaines réalisations importantes du ministère des Transports pendant l'année 2009-2010. Ce ministère conjugue à la fois le développement économique et l'amélioration de la qualité de vie de nos concitoyens et nous sommes particulièrement fiers des actions menées visant à améliorer le réseau routier et le bilan en sécurité routière. Par ailleurs, le Ministère continue d'être tourné vers le développement durable en investissant massivement dans le renouvellement des équipements de transport en commun.

Ces réalisations, dont plusieurs sont le fruit d'une collaboration étroite avec divers partenaires, témoignent de la contribution du Ministère à l'évolution de la mobilité durable au Québec.

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

Le ministre des Transports

SAM HAMAD

Québec, octobre 2010

Le ministre délégué aux Transports

NORMAN MacMILLAN

Québec, octobre 2010

Le mot du sous-ministre

Monsieur Sam Hamad
Ministre des Transports
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur Norman MacMillan
Ministre délégué aux Transports
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Ministre,

Monsieur le Ministre délégué,

Je vous présente le *Rapport annuel de gestion 2009-2010* du ministère des Transports couvrant la période du 1er avril 2009 au 31 mars 2010. Ce document rend compte de la performance du Ministère relativement à l'atteinte des objectifs et engagements de son Plan stratégique 2008-2012, de son Plan annuel de gestion des dépenses 2009-2010, de sa nouvelle Déclaration de services aux citoyens et, pour la première fois, de son Plan d'action de développement durable 2009-2013. On y présente également les résultats issus des orientations du Plan d'action 2009-2010 du Centre de gestion de l'équipement roulant.

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

Le sous-ministre des Transports

MICHEL BOIVIN

Québec, octobre 2010

Ministère des Transports

Rapport annuel de gestion 2009 2010

Table des matières

La déclaration de la direction 13

Le rapport de validation de la Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes 15

Le contexte et les faits saillants 17

Partie 1 : La présentation du ministère des Transports **21**
1.1 La mission 22
1.2 La clientèle et les partenaires 23
1.3 L'organisation administrative 23

Partie 2 : Les ressources **25**
2.1 Les ressources humaines 26
2.2 Les ressources financières 30
2.3 Le Plan annuel de gestion des dépenses 2009-2010 33
2.4 Les revenus 35
2.5 Les ressources informationnelles 36

Partie 3 : Les résultats **39**
3.1 Les résultats du Plan stratégique 2008-2012 40
Les résultats en bref 41
Les résultats détaillés 44
3.2 Les résultats des engagements énoncés dans la Déclaration de services aux citoyens 91
3.3 Les résultats du Plan d'action de développement durable 2009-2013 99
Les résultats en bref 100
Les résultats détaillés 103

Partie 4 : Les exigences législatives et gouvernementales **119**
4.1 L'application de la politique linguistique 120
4.2 L'accès à l'information et la protection des renseignements personnels 121
4.3 Le suivi des objectifs des programmes d'accès à l'égalité ou du plan d'embauche pour certains groupes cibles 122
4.4 L'égalité entre les femmes et les hommes 125
4.5 Le suivi des recommandations du Vérificateur général du Québec 127
4.6 L'allègement règlementaire et administratif 146

Annexes **149**
Annexe I La classification du réseau routier 2009-2010 150
Annexe II Les outils de gestion pour améliorer la performance 152
Annexe III Les sites à potentiel d'amélioration en sécurité routière ayant fait l'objet d'investissements en 2009-2010 153

Liste des sigles et acronymes

ADS	Analyse différenciée selon les sexes
AMT	Agence métropolitaine de transport
CFIL	Chemin de fer d'intérêt local
CIGC	Centre intégré de la gestion de la circulation
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CSPQ	Centre de services partagés du Québec
CRÉ	Conférence régionale des élus
FCARR	Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier
GES	Gaz à effet de serre
IRI	Indice de rugosité international
kt	Kilotonnes
MAMROT	Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
MRC	Municipalité régionale de comté
PAGMTAA	Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile
PDEIPH	Programme de développement de l'employabilité à l'intention des personnes handicapées
PMDRM	Plan de mobilité durable de la région de Montréal
RSSCE	Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SGE	Système de gestion environnementale
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales du Québec
STM	Société de transport de Montréal
TQSR	Table québécoise de la sécurité routière
VHR	Véhicules hors route

La déclaration de la direction

Les résultats et les renseignements contenus dans le présent rapport annuel de gestion relèvent de la responsabilité du sous-ministre et des membres de la direction du ministère des Transports. Cette responsabilité porte sur l'exactitude et l'intégralité des données, ainsi que sur la fiabilité des résultats.

À notre connaissance, les résultats et les données du *Rapport annuel de gestion 2009-2010* du ministère des Transports :

- décrivent fidèlement la mission, les domaines d'activité, la structure et l'utilisation des ressources de l'organisation;
- présentent les engagements, les principaux objectifs et les résultats de l'organisation;
- couvrent l'ensemble des interventions importantes du Ministère;
- fournissent de l'information sur les exigences législatives et gouvernementales;
- sont fiables et exacts.

Les membres de la direction approuvent le présent rapport annuel de gestion. De plus, la Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes a évalué le caractère plausible et cohérent des résultats, des indicateurs, des explications et de l'information présentés au rapport annuel de gestion, et a émis un rapport de validation.

À notre avis, l'information contenue dans ce document ainsi que les contrôles y afférents sont fiables et correspondent à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2010.

Les membres de la direction,

MICHEL BOIVIN
Sous-ministre

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

JOSEE DUPONT
Directrice générale
des services à la gestion, int.

MICHEL BOIVIN
Sous-ministre adjoint de la Direction générale
de Montréal et de l'Ouest

ANDRÉ CARON
Sous-ministre adjoint de la Direction
générale de Québec et de l'Est

ANDRÉ MELOCHE
Sous-ministre adjoint de la Direction générale
des politiques et de la sécurité en transport

Le rapport de validation de la Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes

Monsieur le Sous-Ministre,

Nous avons procédé à l'examen des résultats, des indicateurs, des explications et de l'information présentés dans le rapport annuel de gestion du ministère des Transports pour l'exercice terminé le 31 mars 2010. La responsabilité de l'exactitude, de l'intégralité et de la divulgation de ces données relève de la direction du Ministère.

Notre responsabilité consiste à évaluer le caractère plausible et la cohérence générale de l'information en nous basant sur le travail que nous avons réalisé au cours de notre mission d'examen. Par conséquent, nous n'exprimons pas une opinion de vérificateur.

Notre examen a été fondé sur les normes de l'Institut des vérificateurs internes à partir de collectes de renseignements, d'analyses, de révisions des calculs, de l'obtention de pièces justificatives et de discussions sur les informations fournies. Il ne visait pas la vérification des systèmes de compilation, ni l'évaluation du contrôle interne, ni la réalisation de sondages.

Au terme de notre examen, nous concluons que les résultats, les indicateurs et les explications contenus dans le *Rapport annuel de gestion 2009-2010* du ministère des Transports paraissent plausibles et cohérents.

La directrice de la vérification interne
et de l'évaluation de programmes,

Louise Boily

LOUISE BOILY
Québec, octobre 2010

Le contexte et les faits saillants

La pérennité des infrastructures routières et le Plan de redressement de l'état du réseau routier québécois

Les investissements record de 3,2 milliards de dollars réalisés sur le réseau routier en 2009-2010 ont contribué à améliorer de façon considérable la qualité des infrastructures qui sont à la disposition des usagers de la route.

Ces investissements ont permis d'améliorer la qualité de la chaussée sur l'ensemble du réseau, autant sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE) qu'en dehors de celui-ci. La proportion de chaussées en bon état a atteint 69,4 % au cours de l'année. Pour ce qui est des structures du réseau supérieur, cette proportion est passée à 61,8 %, ce qui constitue la plus forte hausse et le meilleur résultat observés depuis 10 ans.

En ce qui concerne les ponts du réseau municipal sous la gestion du Ministère, on observe une hausse de 5,2 % du nombre de structures en bon état, c'est-à-dire du nombre de ponts qui ne nécessitent aucune intervention avant 5 ans. Il s'agit de la première augmentation enregistrée pour ces structures depuis 10 ans, alors que ces ponts n'ont été repris en charge par le Ministère qu'en janvier 2008.

Tous les investissements réalisés ont assuré le maintien ou la création de près de 50 000 emplois. Ils ont ainsi contribué à la relance de l'économie en procurant la moitié des 100 000 emplois que vise annuellement le Plan québécois des infrastructures.

À plus long terme, et afin d'assurer le financement futur du réseau routier et des infrastructures de transport en commun, la mise en place d'un fonds alimenté par les revenus de la taxe sur les carburants ainsi que par les droits sur les permis de conduire et sur les immatriculations a été confirmée dans le discours sur le budget 2010-2011.

Des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés qui contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, à la mobilité durable et à la compétitivité de l'économie

Des investissements majeurs dans les équipements de transport en commun ont permis un rajeunissement notable des parcs d'autobus et de trains de banlieue. Au cours du dernier exercice, l'âge moyen du parc d'autobus est passé de 8,73 ans à 8,44 ans et celui des trains de banlieue de 26,20 ans à 22,40 ans.

Les efforts consacrés aux services de transport collectif ont également contribué à augmenter l'achalandage de 4,8 %. Ce résultat représente, et de loin, la plus forte variation annuelle des deux dernières décennies et une hausse de 6,2 % par rapport aux résultats de 2007-2008. C'est donc dire qu'en 2 ans, on a déjà atteint un peu plus des trois quarts de la cible de 8 % fixée pour une période de 5 ans.

L'achalandage du transport adapté, quant à lui, avec une hausse de 5,3 % au cours de la dernière année, a augmenté de 9,7 % par rapport aux résultats présentés en 2007-2008. Il progresse donc très nettement vers la cible de 10 % qui a été fixée pour 2011-2012.

Les résultats de l'enquête origine-destination réalisée dans la région montréalaise montrent un changement d'habitudes dans les déplacements des personnes. En effet, malgré un accroissement du parc automobile (10 %), les déplacements en auto ont diminué de 1 % entre 2003 et 2008. La tendance se renverse donc pour la première fois depuis 1970. Avec un bond de 15 % en 5 ans, l'achalandage des transports collectifs enregistre une part modale de 25 %. Quant aux déplacements non motorisés, soit à la marche et à vélo, ils ont aussi connu une hausse de 10 %, ce qui améliore ainsi légèrement leur part modale qui passe à près de 11 % des déplacements effectués dans la région montréalaise en 2008.

Des travaux majeurs d'amélioration de la capacité ou de la sécurité du RSSCE ont été réalisés sur plus de 183,7 kilomètres, ce qui a contribué à faciliter les échanges économiques avec nos partenaires commerciaux.

En ce qui concerne le transport des marchandises, 17 projets ont été annoncés dans le cadre du Programme d'aide à l'intégration modale. Le Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par l'implantation de projets intermodaux dans le transport des marchandises a permis de concrétiser un premier projet. De plus, la mise en place du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport des marchandises a déjà donné lieu à l'acceptation de 35 demandes. D'ailleurs, la première Politique sur le transport routier des marchandises, publiée en juin 2009, vise notamment à favoriser l'efficacité des systèmes de transport dans une perspective de développement durable et contribue au maintien de la compétitivité de l'industrie québécoise du transport routier. En 2009-2010, 82,5 % des actions prévues dans le plan d'action annuel lié à la mise en œuvre de cette politique étaient réalisées.

Des progrès importants ont été accomplis dans la préparation du chapitre sur les transports de l'Accord de commerce et de coopération entre le Québec et l'Ontario, qui est en vigueur depuis le 1er octobre 2009. Ce chapitre comprend des mesures visant à harmoniser la règlementation, notamment en ce qui concerne les charges et dimensions des véhicules lourds, les autobus scolaires et les programmes de trains routiers. Des mesures de coopération sont également prévues, notamment pour les systèmes d'information sur les déplacements des voyageurs et la coordination des interventions d'urgence. Elles contribueront à améliorer la fluidité et la sécurité des transports entre le Québec et l'Ontario et à renforcer, par conséquent, l'intégration et la compétitivité des deux économies.

La sécurité routière et les initiatives des partenaires

Bien que le bilan routier 2009 fasse état du meilleur résultat des 60 dernières années, 515 décès sont survenus sur les routes du Québec en 2009. On dénombre 92 accidents mortels impliquant des véhicules lourds, une diminution de 23 % par rapport à la moyenne quinquennale 2003-2007. Par ailleurs, la réflexion approfondie des 47 membres de la Table québécoise de la sécurité routière (TQSR) a conduit au dépôt du *Deuxième rapport de recommandations – Pour poursuivre l'amélioration du bilan routier.* Les 27 recommandations qu'il contient sont regroupées sous 8 thèmes approuvés par

les membres de la TQSR : les jeunes, la capacité de conduite affaiblie, les piétons et cyclistes, la gestion des vitesses en milieu urbain, la santé des conducteurs, les conducteurs sanctionnés, le contrôle et les sanctions ainsi que les distractions au volant. C'est en réponse à ces recommandations que le projet de loi nº 71 a été déposé à l'Assemblée nationale à l'automne 2009.

Le Ministère a donc poursuivi ses efforts pour améliorer le bilan routier. Mentionnons les investissements annuels de plus d'un milliard de dollars pour rendre ses infrastructures routières plus sûres et corriger les sites à potentiel d'amélioration. À cet effet, 21 sites à potentiel d'amélioration ont été corrigés en 2009-2010. Soulignons en outre que la cible pour le marquage sur les routes a été dépassée au printemps 2010. En effet, un taux de présence de 88,8 % a été obtenu, ce qui est largement supérieur à la cible fixée de 77 % pour 2011-2012. L'indicateur lié à la qualité des opérations de déneigement (proportion des entrepreneurs répondant bien aux exigences du Ministère) est également en hausse, favorisé certes par un hiver plus clément que la moyenne. Il s'agit tout de même de la meilleure performance des trois dernières années.

Le *Rapport sur les véhicules hors route — Vers un développement durable de la pratique*, déposé à l'Assemblée nationale en décembre 2009, fait le bilan des résultats relatifs aux 34 mesures gouvernementales mises en place depuis 2006 à la suite de la consultation publique sur les véhicules hors route (VHR) menée dans 16 régions du Québec. Ce rapport a fait l'objet de consultations en commission parlementaire. Il témoigne notamment de l'avancement des travaux des tables de concertation régionale dont le mandat a été reconduit pour trois ans par les conférences régionales des élus (CRÉ). Le rapport annonce plusieurs mesures structurantes qui sont regroupées sous trois thèmes importants : la poursuite de la concertation, le financement adéquat des sentiers et le soutien au bénévolat. L'ensemble de ces mesures vise à assurer une pratique du VHR encore plus sécuritaire, davantage respectueuse de l'environnement et des citoyens qui habitent le long des sentiers.

Le rayonnement national et international

Parmi les services offerts à la population, celui d'assurer un réseau routier accessible et sécuritaire tout au long de l'année pose un défi pour l'entretien hivernal. En février 2010, Québec a reçu près de 900 congressistes venant de 54 pays à l'occasion du XIII^{e} Congrès international de la viabilité hivernale. Ce rassemblement a réuni des experts internationaux des routes et du transport routier qui ont présenté les résultats de leurs recherches en matière de viabilité hivernale. Il a aussi permis de faire valoir l'expertise du Québec dans ce domaine.

D'envergure continentale, la Conférence de NASCO (North America's SuperCorridor Coalition) a accueilli, en juin 2009 à Québec, plus de 400 participants venant des provinces et des États de 3 pays, soit le Canada, les États-Unis et le Mexique. Au total, une trentaine de panélistes, dont plusieurs acteurs clés des secteurs public et privé, ont présenté leurs réflexions sur différents enjeux d'importance dans les domaines du commerce, du transport et de la logistique. Parmi les thèmes abordés, mentionnons la mondialisation et la compétitivité, le transport multimodal, les corridors et portes d'entrée en Amérique du Nord, de même que le transport dans une perspective de développement durable.

Une organisation performante pour de meilleurs services aux citoyens

La forte croissance du volume de travaux d'infrastructures confirme le rôle du Ministère en tant que plus important donneur d'ouvrage du gouvernement. À ce titre, de nouvelles mesures ont été mises en place afin de resserrer davantage la gestion des contrats et de s'assurer que les contribuables québécois obtiennent des services et des biens conformes aux exigences applicables, au meilleur coût et dans le respect des règles et procédures en vigueur. Ces nouvelles mesures respectent les recommandations que le Vérificateur général a formulées dans son rapport sur la gestion de contrats présentant des situations à risque. De plus, la création d'une unité anticollusion contribue à favoriser la pratique loyale des affaires et une saine concurrence au sein des marchés.

Le nombre de départs à la retraite et la difficulté à assurer la relève, en particulier dans des catégories d'emplois spécialisés, posent un sérieux défi. Afin de préparer l'avenir, le Ministère a offert à son personnel 13 345 jours-personnes de formation dans des domaines de compétence bien précis. Encore une fois cette année, l'arrivée de nouveaux employés, dont le personnel ouvrier, les nouvelles technologies de traitement de l'information (informatique et bureautique) et la nomination de nouveaux gestionnaires ont fait en sorte que les efforts de formation se sont surtout concentrés sur ces aspects.

Les engagements de la nouvelle Déclaration de services aux citoyens sont mis en application dans l'ensemble des unités du Ministère de façon à assurer : l'accessibilité des services, l'offre de services courtois, des réponses avec diligence, le traitement des démarches de manière confidentielle, la qualité de l'information fournie et la prise en compte de la satisfaction des citoyens. Le Ministère s'assure de diffuser une information pertinente et à jour sur ses produits et services non seulement au moyen du service Québec 511 Info Transports, que ce soit sur le Web ou par téléphone, mais aussi par les brochures et les dépliants qu'il met à la disposition du public. Ainsi, seulement 18 mois après le démarrage du service Québec 511, le nombre d'appels reçus en 2009-2010 est près de 5 fois plus élevé qu'en 2007-2008, alors que l'Inforoutière était en place. Le site Web du Québec 511 maintient ses acquis auprès de la population. En effet, plus de 2,7 millions de pages sont vues en moyenne chaque mois sur le site, une hausse de 6,6 % par rapport à l'an dernier. Selon un sondage, les usagers du Québec 511 sont généralement satisfaits des services offerts, que ce soit par téléphone (84 %) ou sur le Web (95 %).

Le développement durable

Pour la première année de mise en œuvre du Plan d'action de développement durable 2009-2013, le pourcentage général de réalisation mesuré de ce dernier est de 57 %. Notons que 13 de ses 14 actions ont été amorcées en 2009-2010. Ce plan d'action regroupe les 14 actions prioritaires et 24 des indicateurs de la Stratégie de développement durable 2009-2013 du Ministère.

Partie I

La présentation du ministère des Transports

Partie I

La présentation du ministère des Transports[1]

1.1 La mission

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

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

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

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

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

1.2 La clientèle et les partenaires

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

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

1.3 L'organisation administrative

Le personnel du Ministère est réparti dans les six unités administratives[2] suivantes :

- le Bureau du sous-ministre;
- la Direction générale de Québec et de l'Est;
- la Direction générale de Montréal et de l'Ouest;
- la Direction générale des politiques et de la sécurité en transport;
- la Direction générale des infrastructures et des technologies;
- la Direction générale des services à la gestion.

Le Ministère compte aussi une unité autonome de service, le Centre de gestion de l'équipement roulant. La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), la Société des traversiers du Québec, la Commission des transports du Québec et l'Agence métropolitaine de transport (AMT) relèvent directement du ministre des Transports.

[2] Le lecteur peut également se référer à l'organigramme du Ministère, qui est joint au présent rapport annuel.

Partie 2

Les ressources

Partie 2

Les ressources

2.1 Les ressources humaines

M^me^ Annie Brochu, chef des opérations, et M. Martin Vendette, chef d'équipe en routes et structures, travaillent tous les deux au Centre de services de Repentigny de la Direction de Laval–Mille-Îles.

Le Ministère peut compter sur un important effectif[3] régulier[4] et occasionnel composé d'employés qui mettent leurs compétences et leurs habiletés au service de la population québécoise. Au 31 mars 2010, l'effectif régulier en place au Ministère s'élevait à 4 198 employés, soit 1 432 femmes (34 %) et 2 766 hommes (66 %). Le Ministère assure une présence sur l'ensemble du territoire québécois par l'entremise de 14 directions territoriales et de 60 centres de services, où sont concentrés les deux tiers du personnel.

Effectif régulier par territoire de travail au 31 mars (en nombre de personnes)

Territoire de travail	2008	2009	2010
Québec et l'Est	**2 665**	**2 610**	**2 643**
Bureaux centraux de Québec	1 196	1 159	1 195
Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	309	299	292
Capitale-Nationale	319	324	345
Chaudière-Appalaches	269	272	252
Côte-Nord	153	154	156
Mauricie–Centre-du-Québec	229	219	212
Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau	190	183	191
Montréal et l'Ouest	**1 632**	**1 603**	**1 555**
Bureaux centraux de Montréal	136	150	121
Abitibi-Témiscamingue	187	175	168
Est-de-la-Montérégie	206	191	184
Estrie	176	174	169
Île-de-Montréal	260	256	250
Laurentides-Lanaudière	213	207	210
Laval–Mille-Îles	120	120	124
Ouest-de-la-Montérégie	192	188	188
Outaouais	142	142	141
TOTAL POUR L'ENSEMBLE DU MINISTÈRE	**4 297**	**4 213**	**4 198**

Source : SAGIP-Paie-26

3 L'effectif du Ministère inclut également les employés du Centre de gestion de l'équipement roulant.

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

Effectif régulier et occasionnel au 31 mars (en nombre de personnes)

Catégorie d'emploi	2009			2010			Variation (%)
	Régulier	Occasionnel	Total	Régulier	Occasionnel	Total	
Personnel d'encadrement	332	3	335	336	3	339	1,2
Professionnels	709	56	765	736	78	814	6,4
Ingénieurs	521	24	545	531	28	559	2,6
Techniciens en travaux publics	791	176	967	787	134	921	-4,8
Personnel de soutien et technique	1 117	454	1 571	1 077	448	1 525	-2,9
Ouvriers	743	2 293	3 036	731	2 383	3 114	2,6
TOTAL DES EMPLOYÉS	**4 213**	**3 006***	**7 219**	**4 198**	**3 074***	**7 272**	**0,7**

Source : SAGIP

* Cette donnée correspond au nombre de personnes ayant occupé un emploi occasionnel au cours de l'année. Elle inclut les 1 756 employés saisonniers en 2009-2010 (1 857 en 2008-2009) qui figurent sur les listes de rappel si, pour eux, il s'agit de rappels récurrents. Les stagiaires et les étudiants sont exclus.

Le Ministère a vu son effectif régulier diminuer légèrement en 2009-2010. Il s'est tout de même assuré de disposer des ressources suffisantes pour mettre en œuvre le Plan de redressement du réseau routier. Pour l'année 2009-2010, le nombre d'employés réguliers a diminué de 0,36 %, c'est-à-dire de 15 personnes. Il est passé de 4 213 à 4 198. Le nombre d'employés occasionnels et saisonniers a pour sa part augmenté de 2,26 %, passant de 3 006 à 3 074 personnes. Étant donné la situation particulière du Ministère et les investissements importants réalisés sur le réseau routier, le Secrétariat du Conseil du trésor l'a autorisé, le 17 mars 2009, à mettre en place un plan d'effectifs pour l'exercice financier actuel. Ce plan prévoit notamment la levée de la règle selon laquelle un employé sur deux est remplacé lors d'un départ à la retraite.

Le climat de travail

Sur la base des résultats du sondage sur la mobilisation des personnes mené en novembre 2008, le Ministère a mis en œuvre au printemps 2009 un plan d'action ministériel, y inclus les actions nécessaires pour améliorer la gestion de l'expertise et de la carrière de ses employés, la gestion du changement, la gestion de l'information et la reconnaissance publique des personnes. La réalisation de ces actions ministérielles se poursuivra au cours de l'année 2010-2011.

En outre, les résultats du sondage ont été transmis aux gestionnaires et aux employés de chaque unité administrative, qui ont eu l'occasion de déterminer les actions nécessaires pour améliorer le climat de travail dans leur propre unité. Ces actions sont réalisées progressivement depuis l'automne 2009.

La formation et le perfectionnement du personnel

Pour l'année financière 2009-2010, le Ministère a investi 4 013 697 $ en activités de formation et de perfectionnement. Ce montant inclut le coût des ressources externes, les frais de déplacement et de séjour des employés ainsi que les salaires. Un grand nombre de ces activités ont été offertes par des ressources internes. Le bilan de la formation totalise 13 345 jours-personnes, ce qui représente une moyenne de 1,8 jour de formation par employé.

Le Ministère a investi un peu plus de 1 % de sa masse salariale en formation, répondant ainsi à l'exigence de la Loi favorisant le développement et la reconnaissance des compétences de la main-d'œuvre. Les tableaux suivants présentent les ressources financières consacrées à la formation du personnel et les jours-personnes par catégorie d'emploi.

Sommes consacrées* à la formation et au perfectionnement selon le domaine d'expertise

Domaine d'expertise	2008-2009 ($)	2009-2010 ($)
Cadre administratif	765 482	709 483
Informatique et bureautique	351 175	592 830
Transports	365 845	415 795
Génie	784 997	913 630
Formation à la tâche du personnel ouvrier	102 478	135 633
Santé et sécurité au travail	329 175	380 523
Communication	166 999	153 755
Habiletés de gestion	400 526	502 842
Autres	228 843	209 206
TOTAL	**3 495 520**	**4 013 697**

* Les coûts de formation n'incluent pas ceux pour les étudiants ni les stagiaires.

Activités de formation et de perfectionnement par catégorie d'emploi

	Effectif au 31 mars		Coûts de la formation ($)		Jours-personnes de formation	
Catégorie d'emploi	2009	2010	2008-2009	2009-2010	2008-2009	2009-2010
Personnel d'encadrement	335	339	580 854	528 559	975	1 175
Ingénieurs	545	559	713 886	991 336	1 932	2 720
Professionnels	765	814	710 799	712 612	1 673	1 804
Techniciens en travaux publics	967	921	592 493	766 014	2 289	2 847
Personnel de soutien et technique	1 571	1 525	465 093	550 125	1 846	2 202
Ouvriers	3 036	3 114	432 395	465 051	2 417	2 597
TOTAL	**7 219**	**7 272**	**3 495 520**	**4 013 697**	**11 132**	**13 345**

Départs à la retraite

Exercice financier	Nombre de départs à la retraite
2009-2010	382 départs réels
2010-2011	267 départs prévus[5]
2011-2012	198 départs prévus
2012-2013	203 départs prévus
2013-2014	131 départs prévus

Le nombre de départs prévus en 2010-2011 correspond à 6,36 % de l'effectif régulier en place au 31 mars 2010, soit 267 départs pour 4 198 employés réguliers.

L'optimisation de la performance de l'organisation

Afin d'optimiser sa performance dans un contexte de départs à la retraite et de difficulté à assurer la relève, en particulier dans des catégories d'emplois spécialisés, le Ministère a choisi, dans son Plan stratégique 2008-2012, d'inclure deux objectifs qui touchent directement la gestion des ressources humaines. Ceux-ci sont présentés dans la troisième partie du présent rapport et concernent en particulier le maintien et le développement de l'expertise, ainsi que l'attraction et la fidélisation du personnel.

[5] Le nombre de départs prévus au cours de la première année d'une série de prévisions est toujours plus important que celui des années subséquentes, car il comprend les départs qui ont été prévus l'année précédente, mais qui n'ont pas eu lieu. Ces prévisions sont basées sur des données de la Commission administrative des régimes de retraite et d'assurances.

2.2 Les ressources financières

Les budgets et les programmes

Le budget de dépenses du Ministère couvre les dépenses courantes et la portion imputable à l'exercice en cours des investissements à long terme (amortissement et frais de financement du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier [FCARR]). Pour l'exercice 2009-2010, il a été établi à 2 770,9 millions de dollars. Quant au budget d'investissements, qui permet d'acquérir divers biens dont la durée de vie s'étend sur plusieurs années (principalement des infrastructures autres que routières ainsi que des équipements et systèmes informatiques capitalisables), il totalise 62,4 millions de dollars. Ces sommes sont réparties entre les trois programmes courants de la façon suivante :

Budget, dépenses et investissements du Ministère

Programmes courants	Budget* (000 $)	Résultats (000 $)	
Budget de dépenses	2009-2010 (Initial)	2009-2010	2008-2009
01 - Infrastructures de transport	**2 087 491,9**	**1 811 108,3**	**1 834 423,4**
01 – Construction des infrastructures de transport	1 442 329,4	1 144 572,9**	1 190 120,9
02 – Entretien des infrastructures de transport	525 955,8	530 984,3	520 647,6
03 – Aide financière au réseau local	119 206,7	135 551,1	123 654,9
02 - Systèmes de transport	**573 039,9**	**522 036,3**	**494 456,3**
01 – Transport terrestre	464 421,3	417 139,2	391 421,4
02 – Transport maritime	84 823,2	82 147,1	80 261,1
03 – Transport aérien	10 092,7	9 288,0	9 540,0
04 – Commission des transports du Québec	13 702,7	13 462,0	13 233,8
03 - Administration et services corporatifs	**110 332,8**	**115 113,4**	**105 652,9**
01 – Direction	7 398,9	8 147,1	6 938,0
02 – Services administratifs	85 743,9	90 087,4	81 709,2
03 – Planification et recherche-développement	17 190,0	16 878,9	17 005,7
Budget de dépenses total	**2 770 864,6**	**2 448 258,0**	**2 434 532,6**
Budget d'investissements	2009-2010 (Initial)	2009-2010	2008-2009
01 - Infrastructures de transport	**47 587,9**	**35 095,6**	**29 639,3**
01 – Construction des infrastructures de transport	27 450,0	19 677,1	13 319,4
02 – Entretien des infrastructures de transport	20 137,9	15 418,5	16 319,9
03 – Aide financière au réseau local	—	—	—
02 - Systèmes de transport	**8 015,2**	**2 709,9**	**3 834,5**
01 – Transport terrestre	4 888,0	23,9	1 955,2
02 – Transport maritime	3,1	—	—
03 – Transport aérien	—	—	—
04 – Commission des transports du Québec	3 124,1	2 686,0	1 879,3
03 - Administration et services corporatifs	**6 767,4**	**4 963,6**	**3 604,4**
01 – Direction	33,8	18,4	23,8
02 – Services administratifs	6 651,2	4 904,3	3 519,7
03 – Planification et recherche-développement	82,4	40,9	60,9
Budget d'investissements total	**62 370,5**	**42 769,1**	**37 078,2**
TOTAL POUR LES PROGRAMMES COURANTS	**2 833 235,1**	**2 491 027,1**	**2 471 610,8**

* Les budgets correspondent aux données apparaissant dans les livres de crédits.

** La méthode de comptabilisation des infrastructures routières a été modifiée en 2009-2010 conformément aux recommandations du Groupe de travail sur la comptabilité du gouvernement que la ministre des Finances a formé en mai 2007. Les modifications apportées ont pour effet de réduire, à compter de 2009-2010, la contribution du Ministère au FCARR. Les répercussions de cette réduction (183,4 millions de dollars) apparaissent dans les résultats, mais pas dans le budget.

Au cours de l'exercice 2009-2010, le budget de dépenses du Ministère a été haussé de 5 millions de dollars, principalement par la vente de rebuts et de terrains excédentaires (2,7 millions de dollars); le solde résulte de transferts de crédits en provenance d'autres ministères, notamment pour les activités de communication (1,5 million de dollars) et l'embauche d'étudiants (0,3 million de dollars), et de reports de crédits de 2008-2009 (0,5 million de dollars).

Notons également que la Commission des transports du Québec, dont le budget est inclus dans celui du Ministère (programme 02, élément 04), présente un rapport annuel de gestion distinct.

Les programmes spéciaux

Pour l'exercice 2009-2010, le Ministère a aussi disposé de 14,9 millions de dollars pour la mise en place de programmes spéciaux. Cette somme provenait surtout de la signature d'ententes avec le gouvernement fédéral et se répartissait ainsi : 1 million de dollars pour les infrastructures locales de transport; 5,6 millions pour l'amélioration des infrastructures aéroportuaires; 5,3 millions pour les infrastructures ferroviaires; 0,8 million pour les études sur le train rapide Québec-Windsor. Une somme de 2,2 millions pour l'organisation d'événements spéciaux (Conférence de NASCO et Congrès international de la viabilité hivernale qui ont eu lieu à Québec respectivement en juin 2009 et en février 2010) provenait par ailleurs de divers partenaires ainsi que des participants aux congrès.

Le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier

Au début de l'exercice financier, le Ministère a reçu l'autorisation de réaliser, par l'entremise du FCARR, des investissements de 3 287,3 millions de dollars sur le réseau routier. Des contributions de 205,4 millions de dollars provenant de divers partenaires (gouvernement fédéral et municipalités) se sont ajoutées en cours d'exercice. Cependant, le plafond d'investissement a été abaissé de 204,7 millions de dollars durant l'année, de telle sorte que des investissements de 3 082,6 millions ont été inscrits en 2009-2010 dans le Plan québécois des infrastructures 2009-2014. Les résultats finaux font état d'investissements totaux de 3 174,1 millions de dollars en incluant les contributions des partenaires.

Budget, dépenses et investissements du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier

	Budget* (000 $)	Résultats (000 $)	
Axes routiers	2009-2010 (initial)	2009-2010	2008-2009**
Axe 1 - Conservation des chaussées	**711 690,8**	**693 705,8**	**701 677,4**
Travaux	654 200,0	649 404,5	657 272,3
Soutien technique	10 856,4	9 533,5	8 437,3
Masse salariale	28 255,6	25 843,3	23 415,2
Dépenses administratives	6 661,5	6 135,3	5 900,9
Frais de financement	11 717,3	2 789,2	6 651,7
Axe 2 - Conservation des structures	**953 381,3**	**828 236,8**	**688 374,3**
Travaux	916 100,0	804 141,9	663 365,2
Soutien technique	5 437,0	4 774,5	4 225,5
Masse salariale	14 150,7	12 942,6	11 726,6
Dépenses administratives	3 336,1	3 072,6	2 955,2
Frais de financement	14 357,5	3 305,2	6 101,8
Axe 3 - Amélioration du réseau routier	**469 999,7**	**426 975,0**	**354 638,4**
Travaux	415 800,0	383 135,4	313 073,1
Soutien technique	11 014,1	9 671,9	8 559,8
Masse salariale	28 665,9	26 218,6	23 755,3
Dépenses administratives	6 758,2	6 224,4	5 986,5
Frais de financement	7 761,5	1 724,7	3 263,7
Axe 4 - Développement du réseau routier	**1 028 364,8**	**1 112 211,1**	**1 001 177,9**
Travaux	994 200,0	1 087 539,9	975 714,0
Soutien technique	5 692,5	4 998,8	4 424,0
Masse salariale	14 815,7	13 550,9	12 277,7
Dépenses administratives	3 492,9	3 217,0	3 093,9
Frais de financement	10 163,7	2 904,5	5 668,3
Sous-total pour les axes routiers	**3 163 436,6**	**3 061 128,7**	**2 745 868,0**
Planification et frais généraux	2009-2010 (initial)	2009-2010	2008-2009**
Masse salariale	66 883,1	61 173,1	62 915,0
Études et planification	25 000,0	23 872,2	21 739,7
Développement des technologies de l'information	16 212,1	13 478,5	17 097,1
Dépenses administratives	15 768,2	14 464,8	15 846,6
Sout-total pour la planification et les frais généraux	**123 863,4**	**112 988,6**	**117 598,4**
TOTAL POUR LE FCARR	**3 287 300,0**	**3 174 117,3**	**2 863 466,4**
Capitalisé (axes routiers)	3 093 559,3	3 039 099,3	2 696 118,0
Payé comptant (axes routiers, planification et frais généraux)	193 740,7	135 018,0	167 348,4

* Les budgets sont ceux attribués aux unités administratives en début d'exercice et correspondent au plafond de 3,3 milliards de dollars autorisé initialement par le Conseil du trésor.

** La méthode de comptabilisation des infrastructures routières a été modifiée en 2009-2010 conformément aux recommandations du Groupe de travail sur la comptabilité du gouvernement qui a été formé en mai 2007 par la ministre des Finances. Les données comparatives de 2008-2009 ont donc été ajustées pour refléter les modifications apportées rétroactivement aux états financiers du FCARR.

Ces investissements sont financés à même une contribution du Ministère puisée dans le budget de dépenses du programme 01 – Infrastructures de transport et, dans une moindre mesure, par des contributions de partenaires.

Par ailleurs, les sommes requises (1 172,9 millions de dollars) pour l'amortissement et la contribution au FCARR, qui représentent l'étalement comptable d'investissements déjà réalisés ainsi que leurs coûts de financement à long terme, se répartissent comme suit :

- une somme de 1 048,3 millions pour la contribution au financement du FCARR; celle-ci tient compte de la réduction de 183,4 millions de dollars attribuable à la révision de la méthode de comptabilisation des infrastructures routières;
- une somme de 95,8 millions pour l'amortissement des travaux réalisés sur le réseau routier avant la création du FCARR et pour celui des autres infrastructures de transport;
- une somme de 28,8 millions pour l'amortissement d'actifs autres que les infrastructures de transport.

2.3 Le Plan annuel de gestion des dépenses 2009-2010

Les choix budgétaires pour l'exercice 2009-2010 tiennent compte des quatre orientations stratégiques du Ministère.

Orientation 1 : Assurer la pérennité des systèmes de transport pour les générations futures

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

- Des investissements de 683,1 millions de dollars[6] ont été consacrés à la conservation des chaussées (auxquels s'ajoutent des contributions des partenaires de 10,6 millions).
- Les structures du réseau supérieur requièrent une attention particulière. Une somme de 711,8 millions de dollars[7] a été affectée à leur conservation et 97,8 millions[8] ont été investis dans la réfection des ponts du réseau routier municipal, qui ont été repris en charge par le Ministère en janvier 2008 (auxquels s'ajoutent des contributions des partenaires de 18,6 millions).
- En 2009-2010, le Conseil du trésor a autorisé une enveloppe d'investissement de 839,1 millions de dollars pour la première année du Plan quinquennal des immobilisations en transport en commun 2009-2014. Ce montant représente la portion des investissements qui sera à la charge du Ministère. La plus grande partie de cette somme sera consacrée au maintien des infrastructures de transport en commun et à l'amélioration des services. Ces investissements sont effectués dans le cadre du Plan québécois des infrastructures. Pour l'exercice 2009-2010, la dépense de transfert en remboursement de services de la dette correspondant aux investissements ainsi autorisés antérieurement a été de 250,2 millions de dollars.
- À cette somme vient s'en ajouter une autre de 270,1 millions de dollars qui provient de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) et qui a été engagée en 2009-2010 pour les immobilisations dans le transport en commun. De cette somme, 49,8 millions proviennent de la contribution du Québec à la SOFIL et 220,3 millions, du gouvernement fédéral.

6 Ces montants excluent les coûts de planification et les frais généraux qui totalisent 113,0 millions de dollars non répartis entre les axes du FCARR.

7 Idem à la note n° 6

8 Idem à la note n° 6

Orientation 2 : Soutenir des systèmes de transports efficaces, diversifiés et intégrés qui contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre

- Des investissements de 694,5 millions de dollars[9] ont été consacrés au développement du réseau routier afin d'améliorer l'efficacité des grands corridors internationaux et interrégionaux par des travaux majeurs sur certaines routes et autoroutes. À cette somme s'ajoutent les contributions des partenaires privés et publics de 256,2 et 161,5 millions de dollars respectivement.
- Des subventions de 149 millions de dollars ont été versées à même le Fonds vert dans le cadre de programmes visant l'amélioration des services de transport collectif et la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). S'y ajoutent des dépenses de 129,5 millions de dollars pour l'aide à l'exploitation des services de transport collectif, y inclus le transport adapté aux personnes handicapées.
- Des investissements de 109,1 millions de dollars ont visé le maintien des services de transports aérien et maritime, ainsi que la mise en valeur et le soutien des transports maritime et ferroviaire. Ces dépenses incluent des projets qui ont pour objet d'encourager le recours accru à l'intermodalité ou qui sont liés aux pistes récréotouristiques, notamment la Route verte.

Orientation 3 : Assurer aux usagers des systèmes de transport sécuritaires

- Des investissements de 412,4 millions de dollars[10] ont été consacrés à l'amélioration du réseau routier supérieur, notamment sur le plan de la sécurité (auxquels s'ajoutent des contributions des partenaires de 14,6 millions de dollars). L'objectif est de contribuer à améliorer la sécurité des usagers et la fonctionnalité des infrastructures routières sous la responsabilité du Ministère.
- Le Ministère a aussi alloué 531 millions de dollars pour l'exploitation des infrastructures. Il poursuit ainsi l'objectif d'assurer un entretien de qualité des routes sous sa responsabilité par des interventions qui ont une incidence sur la pérennité et la sécurité du réseau. Les activités d'exploitation comprennent l'entretien hivernal, l'entretien courant et périodique réalisé en été, de même que les activités de surveillance (*monitoring*) du réseau et de gestion des corridors routiers. Le Ministère voit également à l'entretien des aéroports, des quais et des autres infrastructures sous sa gestion.

Orientation 4 : Optimiser la performance de l'organisation pour de meilleurs services à la population

La poursuite de l'innovation

- Une somme de 3,3 millions de dollars a été consacrée aux activités de recherche. De plus, une somme de 1,6 million provenant du Fonds vert a servi à réaliser des recherches et des évaluations liées aux conséquences des changements climatiques et à l'adaptation à ces derniers. Les objectifs de ces activités sont de maintenir l'expertise du personnel et de promouvoir les connaissances techniques et scientifiques en transport en lien avec la mission du Ministère.

Les façons de faire et les services aux usagers

- Les partenariats public-privé constituent l'une des approches explorées pour chaque grand projet dont les coûts estimés dépassent 40 ou 100 millions de dollars selon la nature du projet.
- Des investissements de 18,1 millions de dollars ont été consacrés au développement et à l'amélioration des systèmes d'information ministériels. L'adoption de nouvelles façons de faire et une meilleure diffusion de l'information aux usagers ont été soutenues par le développement des ressources informationnelles.

[9] Ces montants excluent les coûts de planification et les frais généraux qui totalisent 113,0 millions de dollars non répartis entre les axes du FCARR.

[10] Idem à la note n° 9

2.4 Les revenus

Pour l'exercice 2009-2010, les revenus du Ministère se chiffrent à 801,7 millions de dollars. Ces sommes ont été versées au Fonds consolidé du revenu. Le tableau suivant établit une comparaison des revenus ministériels pour les trois dernières années financières.

Revenus du Ministère[1]

	2009-2010 ($)[2]	2008-2009 ($)	2007-2008 ($)
Droits et permis	**779 246 063**	**766 577 511**	**751 789 217**
Droits d'immatriculation[3]	693 963 935	680 916 605	669 032 935
Conducteurs et chauffeurs[3]	85 264 413	85 645 457	82 730 679
Droits et permis (autres)	17 715	15 449	25 603
Revenus divers	**8 306 515**	**16 213 694**	**6 800 840**
Disposition de surplus	859 726	791 656	609 895
Ventes de terrains et de bâtisses	4 096 618	12 662 972	3 897 250
Location de terrains et de bâtisses	1 815 769	2 341 679	1 740 786
Revenus divers (autres)	1 534 402	417 387	552 909
Intérêts et ristournes	**16 294**	**6 004**	**6 539**
Ristournes	8 409	—	—
Débiteurs	7 885	6 004	6 539
Amendes et confiscations	**1 119 576**	**1 158 670**	**1 161 410**
Alcofrein[3]	1 009 355	1 091 081	1 007 899
Amendes et confiscations (autres)[4]	110 221	67 589	153 511
Recouvrements	**12 670 297**	**7 470 674**	**7 376 796**
Dépenses sous forme d'indemnités[5]	4 396 307	3 686 910	3 618 402
Recouvrements (autres)[6]	8 273 990	3 783 764	3 758 394
Transferts du gouvernement du Canada	**339 303**	**405 991**	**265 710**
Entretien de chemins fédéraux	138 428	222 321	47 630
Transferts du gouvernement du Canada (autres)	200 875	183 670	218 080
REVENUS TOTAUX	**801 698 048**	**791 832 544**	**767 400 512**

Notes :

1 L'ensemble de ces sommes est versé au Fonds consolidé du revenu.
2 Les revenus pour 2009-2010 n'avaient pas été vérifiés au 10 mai 2010.
3 Ces revenus sont perçus par la SAAQ pour le compte du Ministère.
4 Il s'agit de sommes perçues en cas d'inexécution ou de non-respect de contrats et de frais facturés pour des chèques retournés.
5 Ces dépenses comprennent la facturation des dommages causés à la propriété du Ministère.
6 Les recouvrements consistent en l'ajustement des dépenses pour des années antérieures.

2.5 Les ressources informationnelles

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

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

L'exploitation efficiente des réseaux de transport

- Poursuite du déploiement des stations météoroutières.
- Implantation et consolidation du service téléphonique Québec 511 Info Transports (diffusion de l'information au moyen de GPS et notification sur le Web), et intégration des données sur les travaux routiers et les situations ponctuelles.
- Mise en place d'un service de diffusion d'images routières captées sur le réseau routier pour valider les données de l'inventaire des infrastructures routières.
- Collecte et utilisation des données sur l'épandage des sels de voirie (fondants) aux fins d'optimisation par la communication véhiculaire de données.

L'optimisation des processus d'affaires

- Mise en fonction du nouveau système de gestion des chaussées, un outil d'aide à la décision pour la préparation de la programmation des travaux d'entretien, de réhabilitation et de reconstruction des chaussées.
- Implantation d'un système de gestion des projets routiers qui intègre les outils soutenant la planification et le suivi de l'ensemble des projets routiers.
- Intégration des applications liées au relevé de durabilité du marquage.
- Mise en service d'une version améliorée de l'application soutenant l'inspection des ponceaux.
- Installation d'une version améliorée de l'application de gestion de la petite signalisation en y intégrant un module pour les poseurs de panneaux.

La sécurité des transports

- Mise en place d'un système pour gérer l'inspection, la documentation des situations particulières et le suivi du Règlement sur la sécurité ferroviaire pour les chemins de fer de compétence québécoise.

L'augmentation de l'efficacité des ressources informationnelles

- Production, dans le cadre de partenariats interministériels, d'un système pour la gestion de l'information géospatiale pour garantir l'accessibilité et la qualité de l'information.
- Mise en application d'un système d'évaluation du rendement des fournisseurs afin de soutenir le mode d'évaluation lors de l'octroi de contrats, conformément à une recommandation de la Commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde.
- Centralisation de la gestion et de la prise de décision en matière de ressources informationnelles pour optimiser les investissements et assurer la cohérence des solutions mises en œuvre.
- Refonte de la banque de publications ministérielles et du registre des communications pour assurer la diffusion des documents indiqués dans le Règlement sur la diffusion de l'information et sur la protection des renseignements personnels.
- Intégration du système de gestion des plans dans le portail de gestion et diffusion de l'information pour permettre la consultation et la gestion par la carte des plans, des études, des droits fonciers et des documents importants préparés dans le cadre de projets d'infrastructure de transport.
- Modernisation des systèmes de stockage de données et de vidéoconférence.

Partie 3

Les résultats

Partie 3

Les résultats

3.1 Les résultats du Plan stratégique 2008-2012

La présente partie fait état des résultats découlant des actions que le Ministère a menées au cours de l'exercice financier 2009-2010 relativement aux orientations, aux axes d'intervention et aux objectifs énoncés dans son Plan stratégique 2008-2012. La répartition correspondante des ressources financières identifiées au Plan annuel de gestion des dépenses 2009-2010 y est également présentée.

Afin de remplir sa mission, le Ministère a retenu quatre grandes orientations pour son plan stratégique. Pour chacune d'elles, les objectifs poursuivis sont associés à différents axes d'intervention.

Orientation 1 ***Assurer la pérennité des systèmes de transport pour les générations futures***

- **Les infrastructures routières**
- **Les équipements de transport en commun**

Orientation 2 ***Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés qui contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre***

- **Des systèmes de transport efficaces et intégrés**
- **Des modes de transport diversifiés**
- **La desserte des régions et le développement touristique**
- **Le développement durable et la réduction des émissions de gaz à effet de serre**

Orientation 3 ***Assurer aux usagers des systèmes de transport sécuritaires***

- **La sécurité routière**
- **La sécurité liée aux infrastructures aéroportuaires et aux véhicules hors route**
- **L'exploitation du réseau routier**

Orientation 4 ***Optimiser la performance de l'organisation pour de meilleurs services à la population***

- **Le maintien de l'expertise et la poursuite de l'innovation**
- **Les façons de faire**
- **Les relations avec les citoyens et les partenaires**

Les résultats en bref

Plan stratégique 2008-2012 du Ministère

Indicateurs	Résultats 2007-2008	Résultats 2008-2009	Résultats 2009-2010	Cibles 2009-2010	Cibles 2011-2012	Page
Orientation 1 : Assurer la pérennité des systèmes de transport pour les générations futures						
1 Proportion de chaussées du réseau routier supérieur en bon état selon l'IRI (%)						44
· RSSCE	78,6	82,1	83,1	83,0	84,0	
· Hors RSSCE	58,5	62,0	64,1	64,0	68,0	
· Ensemble du réseau supérieur	64,2	67,7	69,4	69,0	72,0	
2 Proportion des structures en bon état du réseau routier supérieur (%)	54,5	57,7	61,8	58,2	65,0	46
3 Proportion des ponts du Ministère en bon état sur le réseau municipal (%)	43,0	38,6	43,8	41,1	45,3	47
4 Proportion des ponceaux en bon état (%)						48
· RSSCE	—	80,8	83,2	81,6	84,9	
· Hors RSSCE	—	76,3	79,0	78,1	83,5	
5 Âge moyen des autobus et des trains de banlieue						49
· Autobus (ans)	8,74	8,73	8,44	—	< 8,00	
· Trains de banlieue (ans)	23,50	26,20	22,40	—	< 14,00	
6 Nombre de voitures de métro remplacées	—	Appel d'offres réalisé	Avis d'intention publié	—	54	49
Orientation 2 : Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés qui contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre						
7 Nombre de projets et de mesures liés à la Stratégie globale d'intervention de la Porte continentale Ontario-Québec et à l'Accord de commerce et de coopération entre le Québec et l'Ontario						52
· Réalisés (total depuis 2008-2009)	—	10	14	—	—	
· En cours (lors de l'exercice financier)	—	12	20	—	—	
8 Nombre de kilomètres du RSSCE ayant fait l'objet de travaux majeurs d'amélioration	98,1	139,8	183,7	—	—	54
9 Nombre de politiques et de stratégies réalisées (depuis 2008-2009)	—	1	2	—	4	55
10 Achalandage du transport en commun au Québec (millions de déplacements)	524,1	530,9	556,5	—	566,0	56
· Hausse depuis 2007-2008 (%)	—	1,3	6,2	—	8,0	
11 Nombre et nature des initiatives incitant au transport actif	—	13	16	—	—	58

Indicateurs	Résultats 2007-2008	Résultats 2008-2009	Résultats 2009-2010	Cibles 2009-2010	Cibles 2011-2012	Page
12 Nombre et proportion de véhicules et infrastructures accessibles (aux personnes à mobilité réduite)						59
· Stations de métro	3	3	5	—	11	
· Rames de métro (%)	45	56	56	—	56	
· Voitures de trains de banlieue (%)	28	25	42	—	88	
· Gares de trains de banlieue	3	3	3	—	14	
· Autobus à plancher surbaissé (%)	59	64	69	—	95	
· Taxis	46	101	172	—	361	
· Autocars interurbains	16	29	35	—	24	
· Terminus d'autocars de lignes régulières	0	3	4	—	20	
13 Achalandage du transport adapté (millions de déplacements)	6,2	6,4	6,8	—	6,8	61
· Hausse depuis 2007-2008 (%)	—	4,3	9,7	—	10,0	
14 Nombre de wagons circulant sur le réseau québécois des CFIL (milliers)	176,3	154,3	95,5	—	—	63
15 Tonnage des marchandises généré par les projets d'infrastructures intermodales subventionnés						64
· Projets ferroviaires (kilotonnes)	1 100	1 200	1 440	—	—	
· Projets maritimes (kilotonnes)	10 200	11 745	6 270	—	—	
16 Nombre de liaisons aériennes régionales au Québec	48	47	45	—	—	65
17 Pourcentage réalisé de la Route verte consolidée (%)	84	85	86	—	96	66
· Kilomètres	4 440	4 486	4 562	—	5 088	
18 Livraison des tracés des deux réseaux de sentiers interrégionaux de motoneige et de motoquad	novembre 2006	décembre 2008	novembre 2009	novembre 2009	—	68
19 Pourcentage de réalisation du Plan d'action de développement durable	—	s. o.	57,0	—	80	69
20 Potentiel d'atténuation ou de réduction d'émissions de GES en transport (kilotonnes)	—	68	250	—	1 590	70
Orientation 3 : Assurer aux usagers des systèmes de transport sécuritaires						
21 Nombre de décès et de blessés graves						72
· Décès	621	557	515	—	< 464	
· Blessés graves	2 861	2 363	2 253	—	< 2 525	
22 Taux de décès par milliard de véhicules-km	8,7	8,0	7,5	—	—	73
23 Nombre de sites à potentiel d'amélioration corrigés	—	19	21	20	20	73
24 Évaluation du projet pilote (9 radars photo et 6 appareils de surveillance aux feux rouges)	—	Planification des travaux Collecte des informations de base Mise sur pied du groupe d'experts	Collecte des statistiques du projet Réalisation des études et analyses Rédaction en cours	—	Dépôt du rapport d'évaluation en août 2010	75

Indicateurs	Résultats 2007-2008	Résultats 2008-2009	Résultats 2009-2010	Cibles 2009-2010	Cibles 2011-2012	Page
25 Dépôt d'un bilan annuel (coroner)	—	Aucun	1	—	—	75
26 Nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd	94	111	92	—	< 110	76
27 Nombre de haltes routières modernisées et de villages-relais reconnus (total depuis 2007-2008)	5	18	35	—	55	78
· haltes routières modernisées	3	3	3	—	—	
· villages-relais reconnus	2	15	32	—	—	
28 Mise en place d'un système de gestion de la sécurité aux 27 aéroports et aérodromes du Ministère	—	100 % des éléments de la phase 1	90 % des éléments de la phase 2	—	100 % des éléments des 4 phases	78
29 Nombre de décès en VHR	47	61	44	—	—	79
30 Proportion des entrepreneurs en entretien hivernal répondant bien aux exigences chaque année (%)	92,3	92,0	96,2	100	100	80
31 Taux de présence du marquage sur les routes au printemps (%)	73,3	78,4	88,8	—	77,0	81
32 Taux de réalisation de la surveillance (patrouille) du réseau routier	—	—	—	—	95	82
Orientation 4 : Optimiser la performance de l'organisation pour de meilleurs services à la population						
33 Nombre annuel de jours-personnes de formation associés à l'expertise ciblée	—	11 132	13 345	—	—	83
34 Taux de rétention du personnel régulier (%)	97,0	96,3	96,5	—	—	84
35 Nombre d'initiatives dans le domaine de la recherche et de l'innovation	75	94	111	—	—	84
36 Nombre de projets réalisés (associés à de nouveaux modèles de gouvernance, y compris les PPP)	—	2 ententes signées	Aucune entente signée	—	4	85
37 Taux de satisfaction de la clientèle utilisant le Québec 511 tant au téléphone que sur le Web		Préparation de l'étude				86
· 511 téléphonique (%)	—	—	84	—	—	
· 511 Web (%)	—	—	95	—	—	
38 Fréquentation de la nouvelle section du site Web « Ponts et routes — Information aux citoyens »	—	Travaux préparatoires à la mise en ligne prévue en 2009-2010	La section n'est pas en ligne	Mise en ligne de la section en 2009 et mise à jour régulière	—	87
39 Nombre et nature des initiatives issues des tables et forums de concertation du Ministère	—	45	11	—	—	88

Orientation 1

Assurer la pérennité des systèmes de transport pour les générations futures

Dans le cadre du Plan québécois des infrastructures – des fondations pour réussir, des investissements considérables servent à la modernisation, à la réfection et à la préservation des infrastructures routières et des équipements de transport en commun afin d'assurer leur pérennité et leur qualité.

Axe d'intervention
Les infrastructures routières

OBJECTIF 1.1
AMÉLIORER LA QUALITÉ DES CHAUSSÉES DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR

Opération d'entretien de la chaussée

L'important plan d'investissement dans les infrastructures du Québec vise à améliorer, selon les meilleures normes nord-américaines, l'état de 83 % des chaussées sur un horizon de 15 ans. Ainsi, en 2009-2010, des investissements de 693,7 millions de dollars ont été consacrés à la conservation des chaussées. Ces sommes et leur utilisation optimale dans la planification des travaux ont permis d'améliorer la qualité des chaussées sur l'ensemble du réseau, c'est-à-dire autant sur le RSSCE qu'en dehors de celui-ci.

Indicateur 1

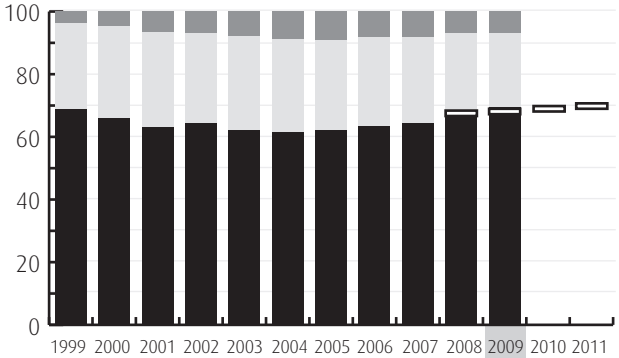
Proportion de chaussées du réseau routier supérieur en bon état selon l'IRI[11] (%)

(cet indicateur correspond à l'indicateur 11 du Plan d'action de développement durable 2009-2013)

	Résultat 2007-2008	Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2009-2010	Cible 2010-2011	Cible 2011-2012
RSSCE	78,6	82,1	83,1	83,0	83,5	84,0
Hors RSSCE	58,5	62,0	64,1	64,0	66,0	68,0
Ensemble du réseau	64,2	67,7	69,4	69,0	70,0	72,0

[11] Ce sigle signifie « indice de rugosité international ». L'IRI porte sur le confort de roulement et s'appuie sur des observations recueillies à l'aide d'un véhicule multifonction (50 % du réseau), sur des estimations obtenues en faisant vieillir les observations de l'année précédente (l'autre 50 % du réseau) et sur des corrections découlant des interventions d'entretien et de réfection réalisées sur le réseau.

État des chaussées
Ensemble du réseau routier supérieur (%)



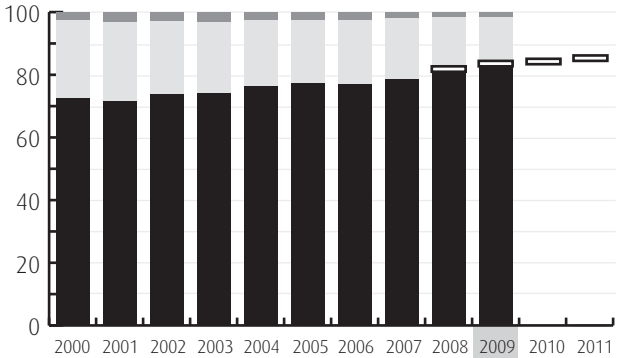
Résultats	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Déf. majeure (%)	3,7	4,6	6,5	6,9	7,9	9,0	9,2	8,2	8,1	6,8	6,8	-	-
Déf. mineure (%)	27,6	29,5	30,4	28,8	29,9	29,7	28,8	28,6	27,7	25,5	23,8	-	-
Bon état (%)	68,7	65,9	63,1	64,3	62,2	61,3	62,1	63,2	64,2	67,7	69,4	-	-

Cibles	2008	2009	2010	2011
	-	-	-	-
	-	-	-	-
	67,7	69,0	70,0	72,0

Commentaires

- En 2009, la chaussée était en bon état sur 69,4 % du réseau routier québécois selon l'IRI. Cette proportion est la plus élevée depuis que l'IRI est comptabilisé sur le réseau du Ministère, c'est-à-dire depuis 1999. Il s'agit d'une augmentation de 1,7 point par rapport à 2008. Cela fait cinq années consécutives que l'on observe une amélioration de l'état des chaussées.

État des chaussées
RSSCE (%)

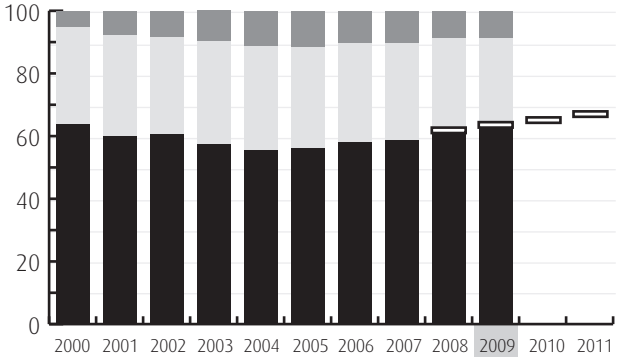


Résultats	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Déf. majeure (%)	2,5	3,0	3,0	3,3	2,8	2,7	2,4	2,0	1,5	1,6	-	-
Déf. mineure (%)	24,8	25,4	23,2	22,4	20,8	19,8	20,6	19,4	16,3	15,3	-	-
Bon état (%)	72,7	71,5	73,8	74,3	76,4	77,5	76,9	78,6	82,1	83,1	-	-

Cibles	2008	2009	2010	2011
	-	-	-	-
	-	-	-	-
	82,1	83,0	83,5	84,0

- Sur le RSSCE, la proportion de chaussées en bon état selon l'IRI a augmenté de 1 point pour atteindre 83,1 %. Il s'agit du pourcentage le plus élevé depuis 1999.
- La proportion de chaussées en déficience majeure s'est maintenue à 1,6 % en 2009.

État des chaussées
Hors RSSCE (%)



Résultats	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Déf. majeure (%)	5,3	7,9	8,5	9,7	11,4	11,7	10,4	10,5	8,9	8,8	-	-
Déf. mineure (%)	31,1	32,2	31,0	32,8	33,1	32,2	31,7	31,0	29,1	27,1	-	-
Bon état (%)	63,6	59,9	60,5	57,5	55,5	56,1	57,9	58,5	62,0	64,1	-	-

Cibles	2008	2009	2010	2011
	-	-	-	-
	-	-	-	-
	62,0	64,0	66,0	68,0

- Pour le reste du réseau routier qui ne fait pas partie du RSSCE, la proportion de chaussées en bon état selon l'IRI se chiffrait à 64,1 % en 2009. Il s'agit d'une augmentation de 2,1 points par rapport à 2008.
- Les routes dont la chaussée présente une déficience majeure représentent 8,8 % du réseau à l'extérieur du RSSCE, un pourcentage semblable à celui de l'an dernier.

OBJECTIF 1.2

AMÉLIORER LA QUALITÉ DES STRUCTURES DU RÉSEAU SUPÉRIEUR ET DES PONTS DU MINISTÈRE SUR LE RÉSEAU MUNICIPAL

Le pont Powerscourt, enjambant la rivière Châteauguay, relie la municipalité de Hinchinbrooke à celle d'Elgin. Construit en 1861et entièrement restauré à l'été 2009, ce pont de type « arc-en-ciel » est le premier exemple de travaux contemporains qui illustrent les préoccupations du Ministère quant aux ponts à forte valeur patrimoniale.

Le réseau routier dont la gestion incombe au Ministère comprend plus de 5 100 structures[12]. Plus de 75 % de l'actif a été construit entre les années 1960 et 1980. Puisque des travaux de réparation sont habituellement nécessaires 30 ans après la construction d'un ouvrage, les besoins d'entretien et de réparation sont considérables en ce moment.

À la suite des engagements pris en 2007-2008, le gouvernement a rendu public, en octobre 2007, un important plan d'investissement pour assurer la remise en état et le maintien de la qualité des infrastructures afin, notamment, que 80 % des structures soient en bon état sur un horizon de 15 ans. Ainsi, en 2009-2010, des investissements de 828,3 millions de dollars ont été consacrés aux structures, y compris aux ponts situés sur le réseau municipal.

Indicateur 2

Proportion des structures en bon état* du réseau routier supérieur (%)

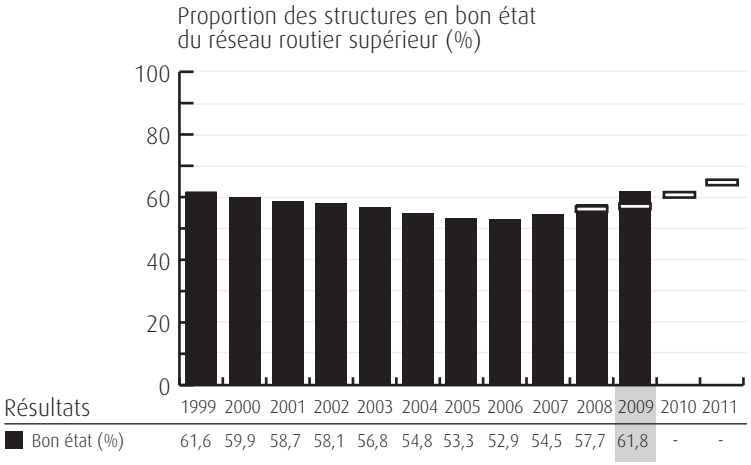
(cet indicateur correspond à l'indicateur 12 du Plan d'action de développement durable 2009-2013)

Résultat 2007-2008	Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2009-2010	Cible 2010-2011	Cible 2011-2012
54,5	57,7	61,8	58,2	61,6	65,0

* Une structure en bon état est une structure qui ne nécessite aucune intervention avant cinq ans.

Commentaires

- Les résultats montrent que la remise en état du parc de structures amorcée en 2007-2008 s'est poursuivie activement au cours de l'année 2009-2010 sur le réseau supérieur.



- La proportion des structures en bon état sur le réseau routier supérieur a augmenté de 4,1 % par rapport à l'année 2008-2009. Il s'agit de la hausse la plus importante depuis plus de 10 ans.
- Les cibles du plan stratégique ont été atteintes pour l'année 2009-2010 et les excellents résultats ont même permis de dépasser celles de l'année 2010-2011 (61,6 %).

[12] Ces données ne comprennent pas les ponts municipaux dont l'entretien a été repris par le Ministère en janvier 2008.

La gestion des ponts situés sur le réseau municipal

En janvier 2008, le Ministère a repris, par décret gouvernemental, la gestion de près de 4 300 ponts situés sur le réseau municipal. Au 1er avril 2008, il y avait 43 % de ces ponts qui étaient en bon état. Plusieurs ponts du réseau municipal présentaient des pertes de fonctionnalité, alors que plus de 40,5 % d'entre eux nécessitaient le placement d'un panneau « Limitation de poids » puisque leur capacité portante ne permettait pas le passage de véhicules lourds chargés.

Indicateur 3

Proportion des ponts du Ministère en bon état* sur le réseau municipal (%)

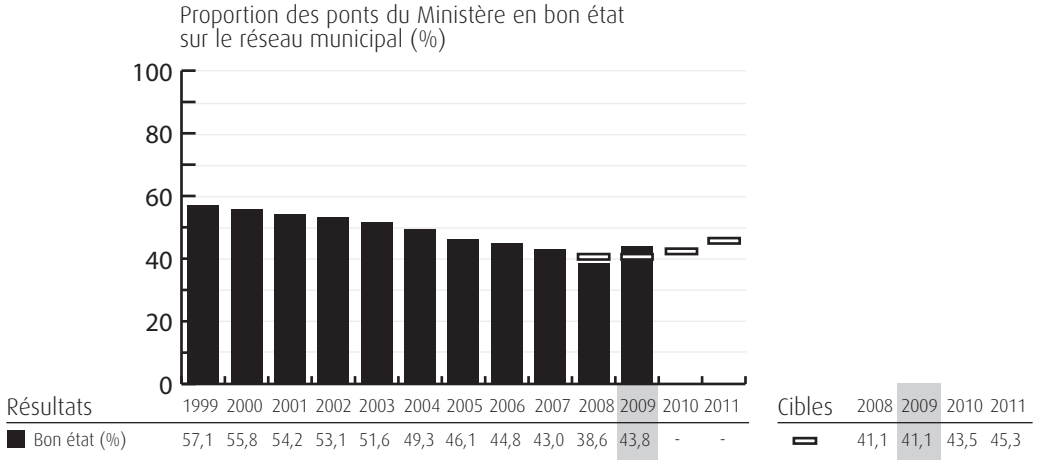
(cet indicateur correspond à l'indicateur 13 du Plan d'action de développement durable 2009-2013)

Résultat 2007-2008	Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2009-2010	Cible 2010-2011	Cible 2011-2012
43,0	38,6	43,8	41,1	43,5	45,3

* Un pont en bon état est un pont qui ne nécessite aucune intervention avant cinq ans.

Commentaires

- Pour 2009-2010, on observe une hausse de 5,2 % du nombre de ponts sur le réseau municipal en bon état. C'est la première fois que l'on note une augmentation pour cet indicateur depuis 10 ans, alors que la gestion de ces ponts a été reprise en charge par le Ministère en janvier 2008.
- L'ampleur des investissements des deux dernières années financières a permis au Ministère d'amorcer le redressement de la situation et même de surpasser de 2,7 points la cible de 41,1 % qui était fixée dans le plan stratégique pour 2009-2010.



OBJECTIF 1.3
AMÉLIORER LA QUALITÉ DES PONCEAUX DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR

Les ponceaux jouent un rôle majeur dans la préservation des infrastructures routières, puisqu'ils assurent l'écoulement efficace de l'eau de drainage. Le Ministère a d'ailleurs mis en place un nouveau processus de vérification pour améliorer l'évaluation de l'état des quelque 56 000 ponceaux du réseau routier supérieur et faciliter l'établissement des priorités d'intervention dans ce domaine.

Indicateur 4

Proportion des ponceaux en bon état (%)*

	Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2009-2010	Cible 2011-2012
RSSCE**	80,8	83,2	81,6	84,9
Hors RSSCE***	76,3	79,0	78,1	83,5

* Un ponceau en bon état est un ponceau qui ne nécessite aucune intervention majeure avant cinq ans.
** Il s'agit des ponceaux dont l'ouverture est égale ou supérieure à 300 millimètres, mais inférieure à 3 000 millimètres.
*** Il s'agit des ponceaux dont l'ouverture est supérieure à 1 500 millimètres, mais inférieure à 3 000 millimètres.

Commentaire

- Par rapport à l'an dernier, la proportion des ponceaux en bon état a augmenté de 2,4 points sur le RSSCE et de 2,7 points à l'extérieur de celui-ci. Ces résultats surpassent les cibles fixées pour 2009-2010. Jusqu'à maintenant, les résultats obtenus de la stratégie de remise en état des ponceaux sont donc de bon augure pour l'atteinte des cibles futures.

Axe d'intervention
Les équipements de transport en commun

OBJECTIF 1.4
RENOUVELER LES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT EN COMMUN ET EN ABAISSER L'ÂGE MOYEN

Comme il est prévu dans le Plan stratégique 2008-2012, la rénovation et le remplacement des systèmes et des infrastructures de transport en commun exigent des investissements majeurs afin d'éviter leur vieillissement, c'est-à-dire de maintenir ces actifs en bon état et de contribuer à leur amélioration. Dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif publiée en 2006, les besoins d'investissements en transport en commun ont été évalués à au moins 4,6 milliards de dollars sur un horizon de 10 ans. Ainsi, en 2009-2010 l'enveloppe d'investissement autorisée par le Conseil du trésor pour la portion qui sera à la charge du Ministère s'est élevée à 839,1 millions de dollars dans le cadre du Plan québécois des infrastructures. Une somme de 250,2 millions de dollars a ainsi été affectée à la dépense de transfert en remboursement de services de la dette pour les investissements autorisés antérieurement. La SOFIL a pour sa part investi 270,1 millions de dollars dans les infrastructures de transport en commun.

Indicateur 5

Âge moyen des autobus et des trains de banlieue

	Résultat 2007-2008	Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2011-2012
Autobus	8,74 ans	8,73 ans	8,44 ans	Moins de 8 ans
Trains de banlieue	23,50 ans	26,20 ans	22,40 ans	Moins de 14 ans

Commentaires

- Selon les données disponibles en novembre 2009, l'âge moyen du parc d'autobus des sociétés de transport est de 8,44 ans, une amélioration appréciable par rapport à l'âge moyen en 2008 (8,73 ans). Cette valeur se rapproche de la cible de moins de 8 ans qui a été fixée pour 2011-2012.
  - L'âge moyen des autobus de la Société de transport de Montréal (STM) est passé de 8,89 ans en 2008 à 8,38 ans en 2009.
  - En 2009, parmi les 9 sociétés de transport québécoises, 3 possédaient un parc de véhicules dont l'âge moyen était inférieur à 8 ans, soit le Réseau de transport de Longueuil (7,46 ans), le Réseau de transport de la Capitale (7,50 ans) et la Société de transport de Laval (7,91 ans). Seules les deux premières sociétés étaient dans cette situation en 2008.
- En 2009-2010, l'âge moyen des trains de banlieue a été abaissé de près de 4 années alors qu'il est passé de 26,20 ans à 22,40 ans, grâce à la réception de 35 voitures neuves, sur les 160 voitures qui ont été commandées en 2007. Ce rajeunissement a eu lieu malgré le fait que l'AMT aie loué 12 locomotives usagées afin d'améliorer son offre de service, en attendant la livraison des 20 locomotives bimodes qui ont été commandées en 2008.

Le remplacement des voitures du métro de Montréal

Le matériel roulant du métro de Montréal est constitué de 759 voitures qui font partie de 2 séries mises en service en 1966 (série MR-63) et en 1976 (série MR-73). En 2009, ces voitures ont parcouru plus de 3,5 millions de kilomètres. Les 336 voitures acquises en 1966 ont atteint leur durée de vie utile et doivent être remplacées. Par ailleurs, les besoins d'entretien s'amplifient.

Indicateur 6

Nombre de voitures de métro remplacées

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2011-2012
Appel d'offres réalisé	Publication, par la STM, d'un avis public international	54 voitures de métro livrées sur les 336 à remplacer annonçant son intention de conclure un contrat avec le consortium Bombardier-Alstom

Commentaires

- À la suite de l'appel d'offres lancé le 31 juillet 2008, la STM a reçu une seule proposition, celle du consortium Bombardier-Alstom.
- Considérant que la proposition du consortium comportait trop de réserves, de conditions et de déficiences pour constituer une soumission d'après les conditions de l'appel d'offres, la STM a demandé à la ministre du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT), le 29 mars 2009, l'autorisation de négocier le contrat avec le consortium, aux conditions du gouvernement.
- Le 27 avril 2009, la ministre du MAMROT a autorisé la STM à négocier de gré à gré. La dispense a été assortie de diverses conditions, notamment le maintien de la clause qui prévoit un contenu canadien minimal de 60 % et l'obligation de publier un avis public international annonçant l'intention de la STM de conclure un contrat avec le consortium dans l'hypothèse où des changements apportés lors de la négociation pourraient modifier l'intérêt de concurrents.
- Au cours des négociations, une possibilité s'est présentée afin de réorienter les pourparlers sur un contrat de base ferme de 765 voitures permettant de renouveler l'ensemble du parc de la STM (MR-63 et MR-73) et une option pour un maximum de 288 voitures additionnelles.
- Les discussions avec le consortium sont terminées et le gouvernement a été saisi des résultats des négociations.
- Le 22 janvier 2010, la STM a diffusé l'avis public international annonçant son intention de conclure un contrat relativement à l'acquisition des voitures de métro sur pneumatique. Cet avis a pris fin le 1er mars 2010.
- Deux entreprises ont manifesté leur intérêt à la STM : la firme Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) et la firme CSR Zhuzhou Electric Locomotive Company Ltd. (ZELC).
- Le 5 mars 2010, la STM a rejeté la proposition de la firme ZELC parce qu'elle ne remplissait pas les conditions exprimées dans l'avis international. Au 31 mars 2010, celle de la firme CAF était en cours d'évaluation afin de vérifier le respect des conditions formulées dans l'avis.

Orientation 2

Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés qui contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre

Des sommes importantes ont été investies dans le développement des systèmes de transport afin de faciliter les déplacements sur le réseau routier, d'améliorer l'efficacité des systèmes de transport et de soutenir le développement et la prospérité des régions.

Au total, 1 112,2 millions de dollars ont été consacrés au développement du réseau routier. En outre, 109,1 millions ont visé les autres modes de transport, notamment afin d'assurer la réhabilitation de lignes ferroviaires, les dessertes en transport maritime et aérien ainsi que la réalisation de projets liés aux pistes récréotouristiques, en particulier la Route verte. Aussi, le Ministère a contribué à l'exploitation des services de transport collectif et des services de transport adapté en versant des subventions de 129,5 millions de dollars, alors que des contributions du Fonds vert de 149 millions ont permis d'améliorer les services de transport collectif. La pérennité des équipements et des infrastructures de transport en commun, pour sa part, est prise en considération dans l'orientation précédente.

Axe d'intervention
Des systèmes de transport efficaces et intégrés

OBJECTIF 2.1
ACCROÎTRE L'EFFICACITÉ DES GRANDS CORRIDORS INTERNATIONAUX ET INTERRÉGIONAUX

La Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec

L'initiative de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec[13] fait suite à la signature d'un protocole d'entente par les ministres des Transports du Québec, de l'Ontario et du Canada, le 30 juillet 2007. Ce protocole a pour objectif de définir une stratégie d'intervention accompagnée d'un plan d'action visant le développement d'un système de transport intégré, durable, sûr et compétitif pour soutenir le commerce international. La stratégie pourra comprendre autant des projets d'infrastructures (y compris des projets d'études) que des mesures règlementaires, opérationnelles ou des politiques.

Plusieurs études ont été amorcées afin de soutenir l'élaboration de la stratégie de la Porte continentale et de son plan d'action.

[13] Le lecteur est invité à consulter le site Internet www.portecontinentale.ca pour en savoir davantage.

Indicateur 7

Nombre de projets et de mesures liés à la Stratégie globale d'intervention de la Porte continentale Ontario-Québec et à l'Accord de commerce et de coopération entre le Québec et l'Ontario[14]

(cet indicateur est lié à l'indicateur 20 du Plan d'action de développement durable 2009-2013)

	Résultat 2008-2009		Résultat 2009-2010	
	Réalisés	En cours*	Réalisés**	En cours*
Études sur les infrastructures	2	5	4	5
Études réalisées par les groupes de travail	6	4	8	3
Projets qui permettent d'atteindre les objectifs de la Porte continentale	—	2	—	3
Mesures règlementaires découlant de l'Accord de commerce et de coopération Québec-Ontario	2	1	2	9
Total	**10**	**12**	**14**	**20**

* Il s'agit des projets et mesures qui sont en cours, mais non complétés, lors de l'exercice financier concerné; certains de ces projets et mesures peuvent se poursuivre sur plusieurs exercices financiers.

** Il s'agit du total des projets et mesures réalisées depuis 2008-2009.

Commentaires

Études sur les infrastructures et études réalisées par les groupes de travail

- Plusieurs études ont été entreprises conjointement par les gouvernements du Québec, de l'Ontario et du Canada, et quelques-unes par le ministère des Transports du Québec. Elles ont pour but d'analyser la capacité du système de transport multimodal à supporter les échanges commerciaux actuels et futurs ainsi que les éléments liés à son efficacité.
- Des études portant sur les infrastructures et les éléments de compétitivité (règlementations, opérations et politiques) sont terminées ou en cours d'achèvement. De nouvelles études portant sur l'extension de la saison de navigation de la Voie maritime du Saint-Laurent, les voies réservées pour camion et le déplacement des personnes à des fins d'affaires, ont été démarrées dans la dernière année.

Par ailleurs, les projets suivants permettront d'atteindre les objectifs de la Porte continentale :

- Le parachèvement de l'autoroute 30[15];
- Le réaménagement de l'échangeur Dorval;
- L'amélioration de l'offre de services en transport en commun[16] à Montréal, notamment grâce : à l'acquisition de 20 locomotives bimodes et de 160 nouvelles voitures de trains de banlieue à deux étages; à la nouvelle ligne de trains de banlieue pour desservir l'est de l'île de Montréal et la couronne nord-est; au remplacement des 336 voitures de première génération du métro.

[14] Le libellé original de cet indicateur du Plan stratégique 2008-2012, qui a été déposé en juin 2009, a été revu afin d'inclure une référence à l'Accord de commerce et de coopération entre le Québec et l'Ontario, signé en septembre 2009.

[15] À ce sujet, le lecteur est invité à consulter le résultat de l'indicateur 36 du plan stratégique 2008-2012.

[16] À ce sujet, le lecteur est invité à consulter les résultats des indicateurs 5 et 6 du plan stratégique 2008-2012.

L'Accord de commerce et de coopération entre le Québec et l'Ontario

En septembre 2009, les gouvernements du Québec et de l'Ontario ont signé un accord de commerce et de coopération afin de renforcer l'espace économique des deux provinces et d'accroître l'avantage concurrentiel de ce dernier tant au niveau nord-américain qu'international. Considérant le rôle essentiel que jouent les transports dans l'intégration des deux économies, les deux gouvernements se sont engagés à mettre en œuvre une série de mesures visant à améliorer la fluidité et la sécurité des transports, de même qu'à augmenter l'efficacité des activités de transport entre les deux territoires.

L'accord comprend 5 mesures de coopération et 11 mesures d'harmonisation de la règlementation concernant les transports. Deux de ces mesures d'harmonisation sont en vigueur. Celles-ci concernent la règlementation sur les limites de charges admissibles permettant l'utilisation des pneus simples à bande large, en vigueur depuis décembre 2008, ainsi que l'obligation d'activer les limiteurs de vitesses à 105 km/h sur les camions lourds circulant sur les deux territoires, depuis janvier 2009. Les travaux se poursuivent afin de compléter la mise en œuvre des neuf autres mesures de l'accord. Parmi ceux-ci, mentionnons notamment un projet pilote d'une durée d'un an, qui a été mis en place en Ontario en août 2009 afin d'autoriser la circulation des trains routiers, alors que celle-ci est déjà permise au Québec. Selon les résultats obtenus, l'Ontario pourrait proposer un programme de trains routiers compatible avec celui du Québec. Les travaux se poursuivent afin de compléter la mise en œuvre des autres mesures de l'accord.

Les travaux majeurs sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur

Le réseau routier assure la plus grande partie des échanges commerciaux québécois sur le continent. Plusieurs grands projets doivent être entrepris pour améliorer la fluidité et la sécurité des déplacements dans les grands corridors routiers reliant le Québec à ses principaux partenaires économiques ou pour terminer le maillage de chacune des régions du Québec.

Les travaux majeurs effectués sur le RSSCE ont une incidence sur la fonctionnalité de la route. Bien qu'en raison de leur nature, ces travaux visent surtout à améliorer la fluidité du trafic, ils peuvent aussi être réalisés pour renforcer la sécurité des usagers.

Indicateur 8

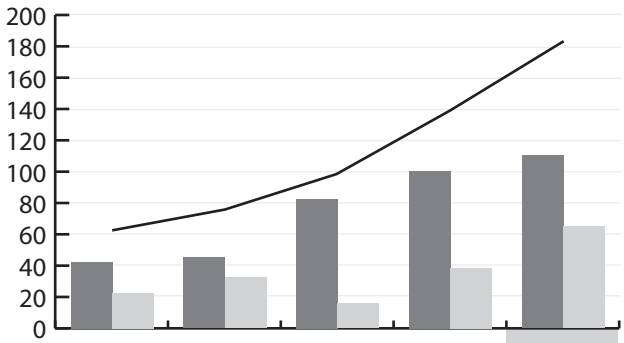
Nombre de kilomètres du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE) ayant fait l'objet de travaux majeurs d'amélioration

Résultat 2007-2008	Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010
98,1	139,8	183,7

Commentaires

- En 2009-2010, le nombre de kilomètres du RSSCE ayant fait l'objet de travaux majeurs d'amélioration a augmenté de 31 % par rapport à l'année précédente.
- Sur le territoire de la Direction générale de Québec et de l'Est, 119,4 kilomètres de travaux majeurs d'amélioration ont été réalisés en 2009-2010, par rapport à 100,2 kilomètres l'année précédente. L'élargissement de 2 à 4 voies de la route 175 reliant la région de la Capitale-Nationale à celle du Saguenay–Lac-Saint-Jean a nécessité à elle seule des travaux sur 77 kilomètres en 2009-2010, alors que 64 kilomètres avaient été réalisés en 2008-2009.
- Quant à la Direction générale de Montréal et de l'Ouest, 64,3 kilomètres de travaux majeurs d'amélioration y ont été réalisés en 2009-2010, par rapport à 39,6 kilomètres l'année précédente. Les travaux majeurs dont l'autoroute 15 a fait l'objet sur une distance de 27,4 kilomètres entre Laval et Mirabel ont grandement contribué à cette hausse.

Nombre de kilomètres du RSSCE ayant fait l'objet de travaux majeurs d'amélioration



Résultats	2005-2006	2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Ensemble du québec	63,8	76,5	98,1	139,8	183,7
Direction générale de Québec et de l'Est	41,8	45,0	81,3	100,2	119,4
Direction générale de Montréal et de l'Ouest	21,9	31,5	16,8	39,6	64,3

OBJECTIF 2.2
AMÉLIORER L'EFFICACITÉ ET L'INTÉGRATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT PAR LA MISE EN ŒUVRE DE POLITIQUES ET STRATÉGIES

Afin d'améliorer l'efficacité des systèmes de transport et d'optimiser l'utilisation de chaque mode de transport, le Ministère assume un rôle de premier plan dans l'organisation des transports au Québec. La mise en place de politiques et de stratégies oriente les interventions du Ministère en matière de gouvernance en transport. Ces politiques et stratégies sont issues d'exercices de planification et sont souvent élaborées avec la collaboration de partenaires externes.

Indicateur 9

Nombre de politiques et de stratégies réalisées*

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2011-2012
1	2	4

* Il s'agit du résultat cumulatif des politiques et stratégies réalisées depuis la mise en place du Plan stratégique 2008-2012. Quant au Plan d'action de développement durable 2009-2013, il aborde le pourcentage de réalisation des actions prévues dans les plans d'action annuels issus de la Politique sur le transport routier des marchandises 2009-2014 (indicateur 5) ainsi que l'état de la mise en œuvre de la Vision québécoise des transports à l'horizon 2030 (indicateur 19), de la Stratégie de mise en œuvre de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec (indicateur 20) et de la Politique québécoise sur l'intermodalité des transports (indicateur 22).

Commentaires

- En 2009-2010, une première Politique sur le transport routier des marchandises a été lancée. Elle couvre la période 2009-2014 et a été élaborée à la suite de discussions qui ont eu lieu au cours des dernières années entre les principaux partenaires, soit le Ministère, la SAAQ, la Commission des transports du Québec et les représentants de l'industrie. Les quatre grandes orientations suivantes se dégagent de cette politique :
  - favoriser l'efficacité des systèmes de transport routier de marchandises dans une perspective de transport durable;
  - contribuer au maintien de la compétitivité de l'industrie québécoise du transport routier des marchandises sur le marché nord-américain;
  - maintenir des infrastructures de transport routier en bon état et fonctionnelles, et favoriser le développement d'un réseau de camionnage efficient;
  - poursuivre l'amélioration de la sécurité routière.
- En mai 2008, l'édition révisée de la Politique sur le vélo a été rendue publique en vue de favoriser les déplacements actifs, les saines habitudes de vie, la réduction des émissions de GES et le développement économique, touristique et durable des régions.

Axe d'intervention
Des modes de transport diversifiés

OBJECTIF 2.3
PROMOUVOIR ET DÉVELOPPER L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT COLLECTIF ET ALTERNATIF POUR LE TRANSPORT DES PERSONNES

Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes permet aux organismes de transport de moderniser leur parc de véhicules.

La Politique québécoise du transport collectif, rendue publique en juin 2006, s'inscrit dans la mise en œuvre de la Stratégie de développement durable 2009-2013, en raison notamment des dimensions économique, environnementale et sociale liées à l'utilisation du transport collectif et à son accessibilité.

Avec cette politique, le gouvernement vise à accroître l'utilisation du transport collectif partout au Québec, autant dans les villes que dans les milieux ruraux. Pour ce faire, il a fixé comme cible une augmentation de l'achalandage du transport en commun de 8 % d'ici 2012.

Les résultats de l'enquête origine-destination réalisée dans la région montréalaise montrent un changement d'habitudes dans les déplacements des personnes. En effet, malgré un accroissement du parc automobile (10 %), les déplacements en auto ont diminué de 1 % entre 2003 et 2008. La tendance se renverse donc pour la première fois depuis 1970. Avec un bond de 15 % en 5 ans, l'achalandage des transports collectifs enregistre une part modale de 25 %. Quant aux déplacements non motorisés, soit à la marche et à vélo, ils ont aussi connu une hausse de 10 %, ce qui améliore ainsi légèrement leur part modale qui passe à près de 11 % des déplacements effectués dans la région montréalaise en 2008.

Indicateur 10

Achalandage du transport en commun au Québec (en millions de déplacements)

(cet indicateur correspond à l'indicateur 15 du Plan d'action de développement durable 2009-2013)

Résultat 2007-2008*	Résultat 2008-2009**	Résultat 2009-2010**	Cible de 2007 à 2012
524,1	530,9	556,5	566,0
	Hausse de 1,3 %***	Hausse de 6,2 %***	Hausse de 8,0 %***

* Depuis la publication du *Rapport annuel de gestion 2007-2008,* dans lequel le résultat était basé sur l'année civile 2006, la notion d'achalandage du transport en commun a été revue afin d'y inclure l'achalandage des organismes municipaux et intermunicipaux de transport situés à l'extérieur des six régions métropolitaines de recensement.

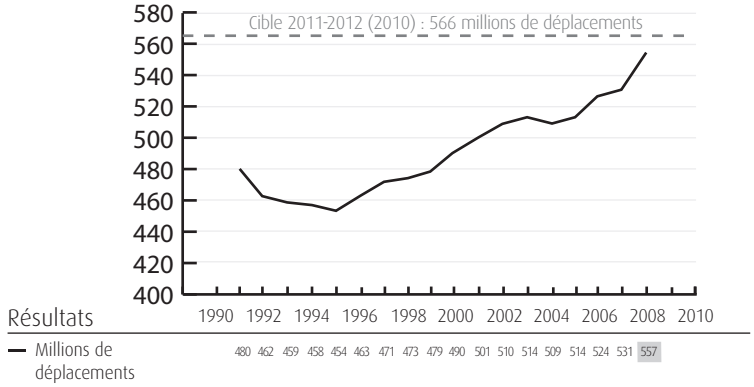
** Le résultat de 2008-2009 est basé sur l'achalandage pour l'année civile 2007, alors que celui de 2009-2010 correspond à l'achalandage pour l'année civile 2008. Ces données sont les plus récentes disponibles.

*** La hausse en pourcentage correspond à la variation par rapport aux résultats de l'année 2007-2008, c'est-à-dire ceux de l'année civile 2006.

Commentaires

- En 2008, un total de 556,5 millions de déplacements en transport en commun ont été effectués au Québec.
- Depuis la mise en application de la Politique québécoise du transport collectif, l'achalandage annuel du transport en commun a augmenté de 6,2 % par rapport à l'année 2006. C'est donc dire qu'en 2 ans, le résultat atteint correspond à un peu plus des trois quarts de la cible de 8 % fixée pour une période de 5 ans.
- Par rapport à 2007, l'achalandage dans les transports en commun au Québec s'est accru de 4,8 % en 2008, une hausse de 25,6 millions de déplacements. Il s'agit, et de loin, de la plus forte variation annuelle de l'achalandage des deux dernières décennies.
  - Les sociétés de transport, y compris l'AMT, ont vu leur achalandage augmenter de 24 millions de déplacements en 2008, c'est-à-dire de 4,7 %. Pour les organismes municipaux et intermunicipaux de transport, la hausse atteint plutôt 1,7 million de déplacements ou 8,6 %.
  - Avec 15 millions de déplacements de plus en 2008, la STM est responsable, à elle seule, de près de 63 % de la hausse de l'achalandage pour les sociétés de transport, y compris l'AMT. L'accroissement de l'achalandage de la STM est 3 fois plus élevé que celui qu'elle a enregistré en 2007 (4,2 millions).
  - Parmi les autres sociétés de transport, soulignons la performance du Réseau de transport de la Capitale, qui a connu une hausse appréciable de 4,3 millions de déplacements (ou 10,5 %) lors du 400e anniversaire de la ville de Québec en 2008. Cette augmentation est plus de 3 fois supérieure à la dernière hausse annuelle (1,3 million). Mentionnons aussi le Réseau de transport de Longueuil, qui a effectué 1,3 million de déplacements de plus, une hausse de 4,1 %.

Achalandage du transport en commun au Québec
(en millions de déplacements)



Le transport alternatif

Le Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile (PAGMTAA) comprend trois volets : le transport actif, les programmes-employeurs et la promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile à l'échelle nationale.

Indicateur 11

Nombre et nature des initiatives incitant au transport actif

(cet indicateur correspond à l'indicateur 17 du Plan d'action de développement durable 2009-2013)

Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile	Nombre de projets	
	Résultat 2008-2009*	Résultat 2009-2010*
Volet : transport actif		
· Plans de mobilité active	0	4
· Infrastructures et équipements	5	5
· Activités de formation à l'intention des responsables municipaux	1	1
· Activités d'éducation, de sensibilisation et de promotion des déplacements actifs auprès de la population	7	6
TOTAL	**13**	**16**

* Il s'agit des nouveaux projets qui ont débuté pendant l'année en cours.

Commentaires

- En 2009-2010, le volet « transport actif » du PAGMTAA a permis de verser 788 676 $ en subventions et d'amorcer 16 projets. L'année précédente, les subventions avaient totalisé 3 891 642 $ et l'on avait entrepris 13 projets.
- La valeur des projets financés par les deux autres volets du programme, à savoir les volets « programmes-employeurs » et « promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile », s'élevait à 893 457 $ et à 815 075 $ respectivement en 2009-2010[17]. Au cours de l'année précédente, 670 532 $ avaient été alloués à 18 projets dans le cadre du volet « programmes-employeurs », alors que le volet relatif à la promotion avait permis de subventionner 7 projets d'une valeur globale de 427 524 $.
- Au total, les trois volets du PAGMTAA ont permis d'attribuer des sommes de 2 497 208 $ en 2009-2010 et de 4 989 698 $ en 2008-2009.

[17] Ces sommes correspondent au financement accordé en 2009-2010 pour un total de 27 projets du « programmes-employeurs » et de 13 projets du volet « promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile ». Parmi ceux-ci, 18 et 7 projets ont été amorcés respectivement en 2009-2010, alors que les autres projets financés avaient été entrepris l'année précédente.

OBJECTIF 2.4

ACCROÎTRE L'ACCESSIBILITÉ AUX SERVICES, AUX VÉHICULES ET AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AUX PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, le gouvernement soutient financièrement la modification d'aménagements, d'infrastructures, de matériel roulant ou d'équipement en vue d'améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès au service régulier de transport en commun.

Le gouvernement et la STM profiteront de la réfection du métro pour rendre accessibles graduellement les stations et les voitures, lesquelles s'ajouteront aux stations déjà adaptées et pourvues d'ascenseurs sur la nouvelle ligne de Laval. À l'échelle du Québec, on améliorera l'accessibilité des autocars et des taxis pour les personnes à mobilité réduite.

Indicateur 12

Nombre et proportion de véhicules et infrastructures accessibles (aux personnes à mobilité réduite)

Type de véhicule ou d'infrastructure	Résultat 2007-2008	Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2011-2012
Stations de métro	3	3	5	11
Rames de métro	45 %	56 %	56 %	56 %
Voitures de trains de banlieue	28 %*	25 %*	42 %	88 %
Gares de trains de banlieue	3	3	3	14
Autobus à plancher surbaissé	59 %**	64 %**	69 %**	95 %
Taxis***	46	101	172	361
Autocars interurbains***	16	29	35	24
Terminus d'autocars de lignes régulières***	0	3	4	20

* Les résultats antérieurs à 2009-2010 ont été révisés par rapport à ceux présentés l'an dernier, car pour un certain type de voitures qui avait été considéré comme accessible dans son ensemble (automotrices et remorques), une partie (les voitures-remorques) n'est pas accessible aux fauteuils roulants.

** Les résultats de 2007-2008, de 2008-2009 et de 2009-2010 présentent les proportions calculées au 31 décembre des années civiles 2006, 2007 et 2008 respectivement.

*** Pour ces trois composantes de l'indicateur, le Ministère rend compte du nombre total cumulé de véhicules ou d'infrastructures subventionnés depuis l'adoption, en février 2007, du Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

Commentaires

- Pour les stations de métro, des travaux sont en cours dans le cadre du programme Réno-Systèmes. Ainsi, deux nouvelles stations ont été rendues accessibles. La proportion de voitures rénovées afin de rendre les rames accessibles est demeurée la même à 56 %.
- En 2009-2010, les personnes en fauteuil roulant avaient accès à 42 % des voitures de trains de banlieue, mais cette accessibilité était limitée par la configuration des quais aux gares existantes. L'amélioration considérable du résultat dans la dernière année, de 25 % à 42 %, est due en grande partie aux 35 voitures de modèle 3000 nouvellement acquises, qui sont conçues pour être accessibles. Celles-ci permettent ainsi de remplacer les voitures non-accessibles louées l'an dernier pour améliorer l'offre de services.
- En ce qui a trait aux gares, aucune n'a été rendue accessible au cours de la période 2009-2010; le nombre de gares ouvertes à tous se maintient donc à trois.
- Le pourcentage d'autobus à plancher surbaissé que possèdent les sociétés de transport est en constante progression. Ce taux, qui était de 50 % en 2004, se situait à 69 % au 31 décembre 2008. La STM, qui utilise à elle seule plus d'autobus à plancher surbaissé que l'ensemble des autres sociétés de transport, affichait le plus fort taux en 2008, soit 73 %.
- Depuis 2007-2008, le Ministère a versé près de 4,9 millions de dollars (dont plus de 1,6 million en 2009-2010) pour la modification de 172 taxis, de 35 autocars interurbains et de 4 terminus d'autocars de lignes régulières. La cible fixée pour 2011-2012 relativement aux autocars interurbains (24 autocars) a donc été dépassée, alors que l'on a presque atteint la moitié de celle concernant les taxis (361 taxis). Par contre, les résultats atteints ne représentent qu'un cinquième de la cible de 20 terminus d'autocars de lignes régulières pour 2011-2012.

Le transport adapté

Le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées a été mis en place en 1979. Depuis ce temps, ce sont 99 services de transport adapté qui ont été créés pour répondre aux besoins de la clientèle.

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

En 2009-2010, le Ministère a subventionné 172 taxis dans le cadre du Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

Indicateur 13

Achalandage du transport adapté (déplacements)

(cet indicateur correspond à l'indicateur 16 du Plan d'action de développement durable 2009-2013)

Résultat 2007-2008*	Résultat 2008-2009*	Résultat 2009-2010*	Cible 2011-2012
6 175 759	6 439 024	6 777 895	6 793 335
	Hausse de 4,3 %	Hausse de 9,7 %	Hausse de 10 %

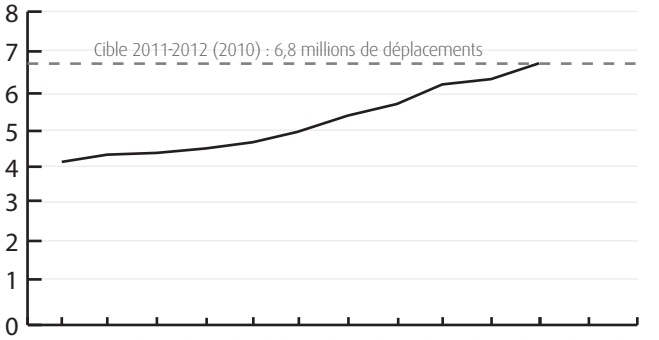
Source : Répertoires statistiques – transport adapté 2006, 2007 et 2008 du Ministère.

* Les résultats de 2007-2008 concernent l'achalandage pour l'année civile 2006; ceux de 2008-2009 se rapportent à l'année 2007 et ceux de 2009-2010, à l'année 2008. La hausse présentée en pourcentage correspond à la variation par rapport aux résultats de l'année 2007-2008 (ceux de l'année civile 2006).

Commentaires

- En 2008, l'achalandage du transport adapté atteignait près de 6,8 millions de déplacements, une hausse de 5,3 % par rapport à l'année précédente ou de 9,7 % par rapport à 2006. Le Ministère semble donc sur le point d'atteindre la cible qu'il s'est fixée pour 2011-2012, soit une hausse de 10 % de l'achalandage par rapport à 2006.
- En plus de sa contribution financière, qui s'est élevée à 70,1 millions de dollars en 2007 et à 73,5 millions 2008 (soit 63,5 % des dépenses liées au service régulier de déplacement des personnes handicapées), le Ministère vise une participation financière minimale du milieu municipal et des usagers.
- Au Québec, 98,4 % de la population a accès à des services de transport adapté[18].

Achalandage du transport adapté au Québec
(en millions de déplacements)



18 Source : *Répertoire statistique – Transport adapté 2008,* ministère des Transports.

OBJECTIF 2.5

PROMOUVOIR L'UTILISATION ACCRUE DES MODES MARITIME ET FERROVIAIRE AINSI QUE DE L'INTERMODALITÉ DANS LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Le recours à divers modes de transport pour l'expédition des marchandises permet d'optimiser les systèmes de transport en utilisant chacun des modes dans le secteur où il est le plus performant et, simultanément, en les combinant de manière à ce que la chaîne de transport permette aux entreprises de maintenir leur compétitivité et de développer de nouveaux marchés. Pour y arriver, différentes actions doivent être menées dans un souci de diminuer les émissions de GES : le maintien et le développement des infrastructures maritimes et ferroviaires, l'amélioration de l'efficacité du transport routier et une plus grande utilisation de l'intermodalité.

Financé à 50 % par le Ministère, l'embranchement ferroviaire de Chemins de fer Québec-Gatineau inc. permettra d'expédier des composantes d'éoliennes par voie ferrée.

Le transport ferroviaire

En 2009-2010, le Ministère a consacré près de 3,3 millions de dollars à des projets de réhabilitation de voies ferrées appartenant aux 7 chemins de fer d'intérêt local (CFIL) admissibles qui, pour la plupart, relient les régions du Québec aux lignes principales.

Par ailleurs, en 2009-2010, le Ministère a investi plus de 4,8 millions de dollars dans le réseau ferroviaire en Gaspésie. Ce montant inclut le deuxième et dernier versement pour l'acquisition du réseau ferroviaire entre Matapédia et Chandler, et une subvention pour la gestion, l'exploitation, l'entretien et la réhabilitation des voies ferrées de la Société du chemin de fer de la Gaspésie.

Enfin, dans la même année financière, le Ministère a injecté près de 900 000 $ dans le réseau du Chemin de fer de Québec Central, notamment pour l'entretien et la réhabilitation des voies ferrées.

Indicateur 14

Nombre de wagons circulant sur le réseau québécois des CFIL

Résultat 2007-2008*	Résultat 2008-2009*	Résultat 2009-2010*
176 326	154 291	95 498

* Les résultats de chaque année financière sont basés sur ceux de l'année civile précédente. Par exemple, le résultat de 2009-2010 est basé sur l'année civile 2009.

Commentaires

- La forte baisse du nombre de wagons constatée en 2009 par rapport à 2008 reflète l'ampleur de la crise qui continue de frapper les CFIL depuis cinq ans. Le ralentissement économique affecte les CFIL, dont certains étaient déjà touchés par la crise dans le secteur du bois d'œuvre et des produits forestiers.
- Par ailleurs, deux CFIL ont été achetés par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada en novembre 2008 et leurs wagons ne sont désormais plus comptabilisés. Ainsi, en 2008-2009, les résultats considéraient les données de neuf CFIL, alors qu'en 2009-2010 ils n'en concernent que sept.

Le transport des marchandises et l'intermodalité

En 2006, le Ministère a annoncé la mise en place du Programme d'aide à l'intégration modale, auquel il accordait 21 millions de dollars sur 5 ans. Ce programme vise à favoriser l'implantation, pour le transport des marchandises, de projets intermodaux permettant le maintien d'infrastructures ferroviaires et maritimes, en complémentarité avec le secteur routier. Il intègre les programmes maritime et ferroviaire qui comportaient notamment un volet intermodal.

Le Ministère a annoncé près de 16,8 millions de dollars en contributions financières depuis l'année 2006-2007, dont environ 10,2 millions dans le domaine ferroviaire et 6,6 millions dans le secteur maritime. Ces sommes ont permis la réalisation de 68 projets structurants : 39 projets dans le domaine ferroviaire et 29 dans le secteur maritime. Cette aide gouvernementale a généré des investissements qui ont atteint environ 74 millions de dollars.

Pour l'année 2009-2010, le Ministère a annoncé des subventions totalisant près de 7,7 millions de dollars pour 17 projets dans le cadre du Programme d'aide à l'intégration modale. Ces subventions se répartissent ainsi : plus de 4,7 millions de dollars pour 10 projets dans le domaine ferroviaire et un peu moins de 3 millions pour 7 projets dans le secteur maritime.

Sommaire des projets subventionnés pour chaque volet
dans le cadre du Programme d'aide à l'intégration modale en 2009-2010

	Nombre de projets	Estimation des coûts ($)	Subventions annoncées ($)
Secteur ferroviaire (total)	**10**	**11 112 790**	**4 743 545**
Volet 1 : Infrastructures	7	3 936 690	1 878 045
Volet 1.1A : Réhabilitation des infrastructures ferroviaires (CFIL)	1	6 300 000	2 625 000*
Volet 1.1B : Intervention urgente nécessaire au maintien des activités de transport ferroviaire	1	800 000	225 000
Volet 4 : Promotion	1	76 100	15 500
Secteur maritime (total)	**7**	**19 311 750**	**2 908 265**
Volet 1 : Infrastructures	3	18 887 250	2 791 765
Volet 3 : Études	1	40 000	20 000
Volet 4 : Promotion	1	159 500	15 000
Volet 5 : Valorisation	2	225 000	81 500
TOTAL DANS LES SECTEURS FERROVIAIRE ET MARITIME	**17**	**30 424 540**	**7 651 810**

* Cette somme correspond à la subvention qui a été annoncée et répartie sur deux ans. Le montant total de la subvention est indiqué à l'année où elle a été annoncée.

Indicateur 15

Tonnage des marchandises généré par les projets d'infrastructures intermodales subventionnés

	Résultat 2007-2008* (tonnes)	Résultat 2008-2009* (tonnes)	Résultat 2009-2010* (tonnes)
Projets ferroviaires	1 100 000	1 200 000	1 440 000
Projets maritimes	10 200 000	11 745 000	6 270 000**

* Les résultats de 2007-2008, de 2008-2009 et de 2009-2010 sont basés respectivement sur les années civiles 2007, 2008 et 2009. Pour les projets maritimes, les résultats de 2007-2008 et de 2008-2009 présentés dans le *Rapport annuel de gestion 2008-2009* ont été redressés afin de représenter respectivement les tonnages des années civiles 2007 et 2008.

** Pour l'année 2009-2010, une partie de la réduction des tonnages s'explique par le fait que l'obligation de transmettre les données au Ministère a pris fin pour un certain nombre de projets.

Commentaires

- Le tonnage de marchandises (chargées et déchargées) généré par les projets d'infrastructures intermodales que le Ministère subventionne, qu'ils soient de nature maritime ou ferroviaire, permet d'avoir une idée globale de l'activité économique créée.
- Par ailleurs, les résultats de l'indicateur 15 ne tiennent pas compte des investissements effectués dans le cadre du nouveau Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par l'implantation de projets intermodaux dans le transport des marchandises, qui est issu du Plan d'action du Québec 2006-2012 sur les changements climatiques.
- De même, les résultats de l'indicateur 15 n'incluent pas les investissements effectués en vertu du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport des marchandises.

Axe d'intervention
La desserte des régions et le développement touristique

OBJECTIF 2.6

FAVORISER LE MAINTIEN D'UN SERVICE ADÉQUAT DE TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LES RÉGIONS ET LES GRANDS CENTRES

Le transport aérien représente un enjeu de taille pour le Québec. En fait, les changements au sein de l'industrie aérienne au Canada soulèvent de nombreuses préoccupations quant à la qualité de la desserte aérienne du Québec, particulièrement celle des régions. Le Ministère s'est engagé à soutenir ce mode de transport essentiel au développement de toutes les régions du Québec, de sa capitale nationale et de sa métropole. Dans ce contexte, il continuera de travailler au maintien d'une desserte de qualité. Le nombre de liaisons aériennes régionales indique qu'un service régulier de transport aérien sans correspondance est offert entre les régions et les grands centres.

Le transport aérien est essentiel au développement économique du Québec et de ses régions.

Indicateur 16

Nombre de liaisons aériennes régionales au Québec

Résultat 2007-2008	Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010
48	47	45

Commentaires

- En 2009-2010, divers changements se sont produits dans les services aériens régionaux. Néanmoins, la clientèle a encore accès à 45 liaisons directes vers Montréal et Québec, par rapport à 47 l'an dernier. Globalement, on observe donc une perte de deux liaisons entre les régions et Québec par rapport à 2008-2009.
- Plus précisément, six liaisons ont été abandonnées par rapport à 2008-2009, à savoir cinq vers Québec et une vers Montréal. En contrepartie, quatre nouvelles liaisons se sont ajoutées : trois vers Québec et une vers Montréal.
- Notons que l'abandon de la liaison entre Sept-Îles et Québec par Air Labrador a entraîné la perte des cinq liens entre la Basse-Côte-Nord et Québec via Sept-Îles.
- Les services régionaux offrent plus de vols vers Montréal que vers Québec (28 liaisons versus 17).
- En l'absence d'un lien direct (vol sans changement d'appareil), les passagers peuvent toutefois prendre un autre vol (correspondance) pour se rendre à destination.

OBJECTIF 2.7

CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE EN APPUYANT L'AMÉNAGEMENT DE PISTES RÉCRÉOTOURISTIQUES

À vélo sur la Route verte dans la région du Centre-du-Québec.

La Route verte a été inaugurée en 2007. Il reste encore certains tronçons à réaliser, notamment sur les routes entretenues par le Ministère (228 kilomètres). Ce dernier a annoncé la phase 2 en 2008, qui comprend en particulier l'ajout de segments totalisant environ 900 kilomètres. Le résultat du présent rapport tient compte de cette nouvelle phase; ainsi, le taux de 90 % présenté dans le *Rapport annuel de gestion 2007-2008* sur la base de la phase 1 se situe maintenant à 84 %. Il inclut les deux phases, pour une longueur totale prévue de près de 5 300 kilomètres.

Indicateur 17

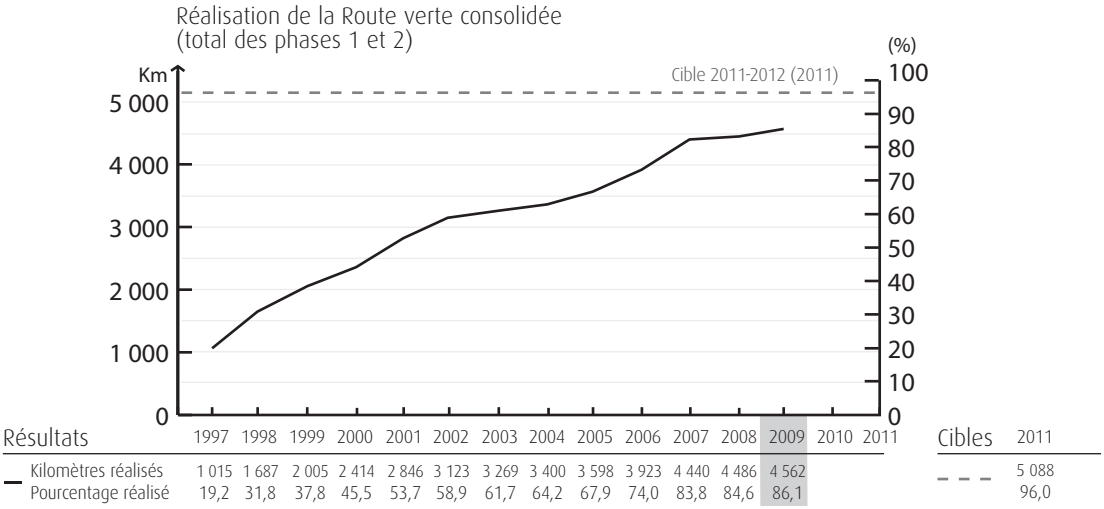
Pourcentage réalisé de la Route verte consolidée

Résultat 2007-2008 (%)	Résultat 2008-2009 (%)	Résultat 2009-2010 (%)	Cible 2011-2012 (%)
84 (4 440 km)	85 (4 486 km)	86 (4 562 km)	96 (5 088 km*)

* Cette valeur pourrait varier sensiblement à la suite de la planification détaillée du tracé, que l'on prévoit terminer à l'automne 2010.

Commentaires

- En additionnant les kilomètres réalisés durant la phase 1 à ceux que l'on considère comme réalisés pour la phase 2, on est en mesure d'évaluer l'état d'avancement de la Route verte consolidée. On estime donc que celui-ci était de 86 % au 31 mars 2010, ce qui correspond à 4 562 kilomètres sur un total estimé de près de 5 300 kilomètres à la fin du projet.
- La phase 1 de la Route verte était terminée à 94 % au 31 octobre 2009, c'est-à-dire que 4 112 kilomètres étaient aménagés sur un total de 4 377.
- On planifie en ce moment la phase 2. Aussi, sur les 900 kilomètres que la Route verte couvrira approximativement, on estime qu'environ la moitié serait déjà réalisée. Toutefois, tant que la planification détaillée du tracé ne sera pas achevée, l'état d'avancement de la Route verte consolidée demeurera une estimation. Cette planification devrait être terminée à l'automne 2010.



Résultats	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Cibles	2011
Kilomètres réalisés	1 015	1 687	2 005	2 414	2 846	3 123	3 269	3 400	3 598	3 923	4 440	4 486	4 562				5 088
Pourcentage réalisé	19,2	31,8	37,8	45,5	53,7	58,9	61,7	64,2	67,9	74,0	83,8	84,6	86,1				96,0

Les sentiers interrégionaux de motoneige et de motoquad

Après une consultation publique menée par le Ministère dans toutes les régions du Québec en 2005, une commission parlementaire portant sur les VHR s'est tenue en 2006. Le gouvernement a par la suite adopté 34 mesures pour améliorer la cohabitation et la sécurité des utilisateurs de motoneige et de motoquad. Parmi ces mesures figure la mise en place de tables de concertation régionale sur les VHR[19] pilotées par les CRÉ[20]. Lors du dépôt du *Rapport sur les véhicules hors route – Vers un développement durable de la pratique* le 1er décembre 2009, le ministre délégué a annoncé le prolongement, pour trois autres années, du mandat confié aux CRÉ, de même que la mise en place de mesures de financement des sentiers et l'instauration du Prix de reconnaissance des bénévoles.

Le 1er décembre 2009, le ministre délégué aux Transports, M. Norman MacMillan, déposait à l'Assemblée nationale le Rapport sur les véhicules hors route - Vers un développement durable de la pratique.

19 Le lecteur est invité à consulter le résultat de l'indicateur 39.

20 Les CRÉ sont des instances de concertation et de planification composées à la base d'élus municipaux qui s'adjoignent des représentants de divers secteurs socio-économiques. Elles sont les interlocutrices du gouvernement en matière de développement régional pour le territoire qu'elles représentent.

Indicateur 18

Livraison des tracés des deux réseaux de sentiers interrégionaux de motoneige et de motoquad*

Résultat 2007-2008	Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible
Des cartes des tracés ont été produites dans le contexte de l'arrêté ministériel publié le 29 novembre 2006	Des cartes des tracés ont été produites en décembre 2008	Des cartes des tracés ont été produites en novembre 2009	Novembre 2009

* Cet indicateur est tributaire de l'octroi des droits de passage par les propriétaires fonciers. Les cartes peuvent donc être modifiées d'une année à l'autre. Par ailleurs, certains sentiers n'étaient pas opérationnels en novembre 2009.

Commentaire

- Pour le réseau interrégional de motoneige, presque toutes les tables de concertation régionale ont trouvé ou mis en place des solutions aux problèmes de tracés qui ont été décelés en décembre 2008. Pour le quad, cependant, plusieurs tables de concertation auront besoin de plus de temps pour y parvenir. L'état de la situation est présenté sur deux cartes qui ont été produites en novembre 2009 et qui se trouvent dans le *Rapport sur les véhicules hos route – Vers un développement durable de la pratique.*

Axe d'intervention
Le développement durable et la réduction des émissions de gaz à effet de serre

OBJECTIF 2.8
METTRE EN ŒUVRE UN PLAN D'ACTION MINISTÉRIEL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le Ministère a rendu publics, le 31 mars 2009, sa Stratégie de développement durable 2009-2013, son Plan d'action de développement durable 2009-2013 et un document intitulé *Les principales réalisations ministérielles en matière de développement durable – synthèse.*

La stratégie ministérielle présente 26 actions menées dans les 3 domaines d'intervention du Ministère que sont la planification des activités de transport, la gestion de réseaux de transport et la gouvernance. Il s'agit d'une initiative originale du Ministère pour mobiliser son personnel et ses partenaires au regard de la mobilité durable.

Pour sa part, le plan d'action comprend 14 actions prioritaires qui sont tirées de la stratégie ministérielle et qui contribueront à l'atteinte des objectifs de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013.

En entreprenant cette démarche de développement durable, le Ministère poursuit les engagements qu'il avait déjà pris dans ce domaine et montre qu'il entend tenir compte des principes de développement durable dans l'ensemble de ses produits, services et activités. La réalisation de ce plan d'action prend appui sur l'engagement et la contribution de tout le personnel et des partenaires du Ministère.

Indicateur 19

Pourcentage de réalisation du Plan d'action de développement durable

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible
S.O.	57 %	80 % des cibles seront atteintes d'ici 2011-2012

Commentaires

- Le Plan d'action de développement durable 2009-2013 inclut 14 actions qui comprennent 24 indicateurs et 26 cibles (3 cibles ont été fixées pour l'indicateur 11). La période de réalisation s'étend sur quatre ans : 2009-2010, 2010-2011, 2011-2012 et 2012-2013.
- Pour la première année de mise en œuvre du plan, le pourcentage de réalisation s'élève à 57 %. Les cibles annuelles des 8 indicateurs suivants sont considérées comme atteintes : 3, 5, 7, 8, 11, 12, 13 et 17. La section 3.3 détaille les résultats.
- Presque toutes les actions du Plan d'action de développement durable 2009-2013 (13 actions sur 14, soit 92,9 %) ont été amorcées.

OBJECTIF 2.9
CONTRIBUER À LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GES ET À L'ADAPTATION AUX IMPACTS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

Pour faire suite à l'entrée en vigueur du Protocole de Kyoto le 16 février 2005, le gouvernement du Québec a adopté une série d'initiatives, dont le Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques, *Le Québec et les changements climatiques — Un défi pour l'avenir*. Afin d'atteindre les objectifs, une redevance sur les hydrocarbures est imposée depuis décembre 2007, avec effet rétroactif au 1er octobre 2007. Selon ce plan d'action, les revenus provenant de cette redevance pourront atteindre 1,2 milliard de dollars sur 6 ans et ils sont versés au Fonds vert. En janvier 2008, le gouvernement fédéral a consenti une somme de 349,9 millions pour compléter le financement. Le coût total de la mise en œuvre des actions sous la responsabilité du Ministère dans ce plan d'action pourra s'élever à 891,6 millions sur 6 ans.

Le chargeur de navires du terminal de Beauport fait partie intégrante d'un système de manutention qui, en plus d'augmenter la productivité lors des chargements et des déchargements de marchandise en vrac, contribue à la réduction d'émissions de GES.

Ces actions visent une augmentation de l'achalandage du transport collectif et alternatif, une utilisation accrue des modes de transport ferroviaire et maritime pour le transport des marchandises, ainsi qu'une meilleure efficacité énergétique du transport des marchandises. L'estimation de la réduction des émissions de GES repose sur des hypothèses spécifiques pour chacune des actions; ceci à l'exception de la mesure visant à réaliser des évaluations et des recherches en matière d'adaptation aux impacts des changements climatiques sur les infrastructures, la fonte du pergélisol et l'érosion côtière pour lesquelles aucun potentiel de réduction de GES ne peut être calculé.

Indicateur 20

Potentiel d'atténuation ou de réduction d'émissions de GES en transport

(cet indicateur est lié aux indicateurs 18 et 24 du Plan d'action de développement durable 2009-2013)

		Résultat 2008-2009 (kilotonnes)	Résultat 2009-2010 (kilotonnes)	Cible 2011-2012 (kilotonnes)
6. et 7.	Politique québécoise du transport collectif : favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif des personnes et du transport alternatif (vélo, marche, covoiturage)	68	84	130
8.	Favoriser l'implantation de projets intermodaux pour le transport des marchandises	0	36*	80
9.	Mettre sur pied un programme de soutien à la pénétration de l'innovation technologique en matière d'efficacité énergétique dans le transport des marchandises	0	**	1050
10.	Adopter une règlementation rendant obligatoire l'activation des limiteurs de vitesse des camions à un maximum de 105 km/h	**	130	330
16.	Améliorer l'efficacité énergétique dans les bâtiments publics de 10 à 14 % sous le niveau de 2003 d'ici 2010, et réduire de 20 % la consommation de carburant des ministères et organismes	***	***	(150)
17.	Exiger que chaque ministère développe, d'ici 2008, un programme visant à réduire les émissions de GES occasionnées par les déplacements des employés pour se rendre au travail	***	***	(20)
23.	Réaliser diverses évaluations et recherches liées aux impacts et à l'adaptation aux changements climatiques à l'égard de la fonte du pergélisol et de l'érosion des berges	S.O.	S.O.	
TOTAL		**68**	**250**	**1 590*** **

* Le potentiel d'atténuation ou de réduction présenté à fait l'objet d'une vérification selon la norme ISO 14064-3.

** Une méthodologie est en cours d'élaboration.

*** La cible totale n'inclut pas la contribution du Ministère aux mesures 16 et 17, puisque les potentiels de réduction sont valables pour l'ensemble du gouvernement.

Commentaires

- Actions 6 et 7 : La mise en place des différents programmes associés à la Politique québécoise du transport collectif s'est achevée en février 2008. Selon les données prévisionnelles soumises par les autorités organisatrices de transport en commun, l'offre de services de transport en commun augmenterait de plus de 25 % d'ici le 31 décembre 2011.

- Action 8 : Le Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par l'implantation de projets intermodaux dans le transport des marchandises a été lancé en mai 2008. Le Ministère a étudié 28 projets entre le lancement du programme et le 31 mars 2010. Il s'est engagé dans six de ces projets en 2009-2010. Parmi ceux-ci un projet s'est concrétisé par des évitements ou des réductions d'émissions de GES de 36 kilotonnes en 2009-2010. Pour les cinq autres projets engagés, on estime le potentiel annuel de réduction d'émissions de GES à un peu plus de six kilotonnes dans les années à venir. Au 31 mars 2010, un projet était en attente d'approbation, 8 autres étaient à l'étude et 13 avaient été refusés ou retirés par le promoteur.
- Action 9 : Le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport des marchandises a été lancé en juin 2009. Pour l'instant, aucune réduction ne peut être estimée. Au 31 mars 2010, 35 demandeurs ont reçu des subventions totalisant 247 000 $ pour leurs projets.
- Action 10 : La règlementation concernant l'activation obligatoire du limiteur de vitesse des véhicules lourds et le réglage à 105 km/h maximum est en vigueur depuis le 1er janvier 2009. La disposition pénale s'applique depuis juillet de la même année.
- Action 23 : Un total de 14 projets liés aux évaluations et aux recherches étaient en cours de réalisation. De ce nombre, sept se sont terminés au cours de l'année financière 2009-2010, alors que les sept autres se poursuivaient en date du 31 mars 2010.

Orientation 3

Assurer aux usagers des systèmes de transport sécuritaires

L'efficacité du réseau routier dépend du niveau de sécurité des usagers et de leurs conditions de mobilité. La mise en place de mesures de sécurité repose de plus en plus sur la responsabilisation des acteurs et l'amélioration de l'information et de la formation. C'est pourquoi le Ministère et ses nombreux partenaires poursuivent leurs efforts de concertation. Parmi ces mesures, on trouve le développement d'un nouveau système informatisé de gestion de la sécurité dans les aéroports du Ministère et un nouveau concept d'aires de service en bordure des autoroutes et de villages-relais le long des routes nationales.

Par ailleurs, lors de situations d'urgence, la responsabilité du Ministère est de réduire la vulnérabilité de la communauté et de restaurer ses conditions de vie normale, conformément au Plan national de sécurité civile du gouvernement du Québec. Ainsi, au cours de l'année 2009-2010, il y a eu 1 085 situations majeures qui ont nécessité des mesures d'urgence particulières. Plus de 700 d'entre elles ont été causées par des accidents routiers. Les autres étaient surtout liées à des opérations de déneigement ou de déglaçage (136), à des inondations (58) ou à des situations touchant la sécurité publique (83).

D'autre part, en tant que gestionnaire du réseau routier, le Ministère a réalisé des investissements importants de plus d'un milliard[21] de dollars pour améliorer la sécurité du réseau routier supérieur.

[21] Ce montant diffère de celui inscrit au Plan annuel de gestion des dépenses 2009-2010 (PAGD). Le présent résultat est estimé en additionnant la partie des coûts de chacun des projets routiers qui contribue à l'amélioration de la sécurité, provenant de quatre axes d'intervention du FCARR : chaussées, structures, amélioration et développement. À cela, s'ajoutent certaines dépenses reliées à l'entretien des équipements de sécurité. Pour sa part, le PAGD ne considère que les investissements de l'axe « amélioration » en plus des dépenses en exploitation.

Axe d'intervention
La sécurité routière

OBJECTIF 3.1

CONTRIBUER À AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET À RÉDUIRE LE NOMBRE DE DÉCÈS ET DE BLESSÉS GRAVES

Le bilan routier s'est encore une fois grandement amélioré en 2009, avec une diminution de 42 décès et de 110 blessés graves. Toutefois, avec 515 décès et 2 253 blessés graves, encore trop de personnes sont victimes d'un accident routier au Québec. C'est pourquoi le Ministère, en collaboration avec l'ensemble de ses partenaires, entend poursuivre ses efforts pour sauver des vies et réduire le nombre d'accidents sur les routes.

Indicateur 21

Nombre de décès et de blessés graves

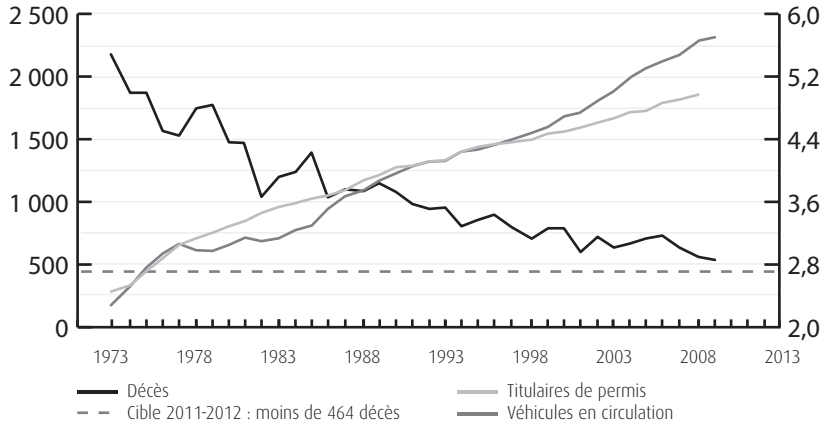
	Moyenne quinquennale (2003-2007)	Résultat 2007-2008*	Résultat 2008-2009*	Résultat 2009-2010*	Cible
Décès	663	621	557	515	464
Blessés graves	3 607	2 861	2 363	2 253	2 525 (Réduction de 30 % sur 5 ans)

* Les résultats de 2007-2008, 2008-2009 et 2009-2010 sont calculés respectivement pour les années civiles 2007, 2008 et 2009.

Commentaires

- Cet indicateur permet de suivre l'évolution des décès et des blessés graves sur l'ensemble du réseau routier québécois, y inclus les données du réseau routier sous la responsabilité du Ministère. Ainsi, il est possible de faire une analyse comparative avec, notamment, des administrations publiques performantes pour déterminer des mesures applicables afin d'améliorer encore davantage le bilan routier québécois.
- Les investissements en sécurité routière permettent d'améliorer le réseau afin de réduire le nombre d'accidents et leur gravité. Ils sont en nette augmentation depuis 2003-2004.

Nombre de décès et blessés graves (axe de gauche) en comparaison du nombre de véhicules en circulation et de titulaires de permis (axe de droite en millions)



Indicateur 22

Taux de décès par milliard de véhicules-km*

Résultat 2006-2007**	Résultat 2007-2008**	Résultat 2008-2009**	Résultat 2009-2010**
10,2	8,7	8,0	7,5

* La méthode de calcul de l'indicateur concernant l'estimation du kilométrage parcouru a été révisée en 2010, notamment pour assurer une meilleure harmonisation avec la SAAQ. En conséquence, les résultats des années passées ont aussi été revus.

** Le résultat de 2006-2007 présente le taux de décès par milliard de véhicules-kilomètres pour l'année civile 2006, celui de 2007-2008 présente le taux pour l'année civile 2007 et ainsi de suite.

Commentaire

- Comme le démontre le tableau précédent, le taux de décès par milliard de véhicules-kilomètres est à l'image du bilan routier, car il s'est amélioré de façon continue au Québec depuis 2006.

Les sites à potentiel d'amélioration en sécurité routière

Parmi les nombreux travaux effectués sur son réseau, le Ministère accorde une attention particulière à la correction des sites à potentiel d'amélioration en sécurité routière. Un site à potentiel d'amélioration est un site de dimension restreinte 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. La correction de ces sites nécessite généralement de modifier les caractéristiques géométriques de la route (courbe, pente ou intersection), mais elle peut aussi requérir d'autres types de mesures, comme l'installation de feux de circulation ou d'une glissière de sécurité, ou encore l'amélioration de la surface de roulement. Au cours de l'année 2009-2010, une somme de 268,5 millions de dollars a été consacrée à la correction de 73 sites à potentiel d'amélioration. Ces investissements couvrent les frais pour toutes les activités nécessaires à la correction de ces sites, tels les travaux, les honoraires professionnels et les activités immobilières. L'annexe III présente la liste de ces 73 sites.

Indicateur 23

Nombre de sites à potentiel d'amélioration corrigés

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible
19	21	20 sites corrigés par année

Commentaires

- En 2009-2010, le Ministère a corrigé 21 sites. Il a donc atteint la cible qu'il s'était fixée pour cette période; ses actions ont aussi permis de rétablir la moyenne annuelle, conformément à la cible visée de 20 sites corrigés par année.
- Comme l'atteinte de la cible pour cet indicateur est directement liée à la réalisation de travaux, différentes circonstances peuvent retarder le début des travaux ou leur avancement et influencer le nombre de sites corrigés au cours d'une année. En raison de la complexité des interventions, les travaux s'échelonnent généralement sur plus d'un an.

Les radars photo et les appareils de surveillance aux feux rouges

Le 5 juillet 2007, la TQSR[22] a déposé son premier rapport de recommandations, qui contenait 23 mesures pour améliorer le bilan routier. La ministre des Transports a réservé un accueil favorable à l'ensemble des recommandations et a annoncé six actions prioritaires, dont l'une consiste en l'utilisation de nouvelles technologies pour assurer le contrôle de la vitesse et le respect des feux rouges.

Le Projet de loi n° 42 modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude a été adopté le 19 décembre 2007. Cette loi permet notamment la mise en œuvre d'un projet pilote sur les radars photo et les appareils de surveillance aux feux rouges. Le 24 février 2009, la ministre des Transports a dévoilé les endroits où les neuf radars photo et les six appareils de surveillance aux feux rouges ont été installés; ceux-ci sont répartis dans les régions de Montréal, de la Montérégie et de la Chaudière-Appalaches. D'une durée d'au moins 18 mois, le projet pilote a débuté le 19 août 2009.

22 Pour plus d'information sur cette table, voir le résultat de l'indicateur 39.

Indicateur 24

Évaluation du projet pilote (9 radars photo et 6 appareils de surveillance aux feux rouges)*

Résultats 2008-2009	Résultats 2009-2010	Cible
· Planification des travaux · Collecte des informations de base · Mise sur pied du groupe d'experts	· Collecte des informations statistiques du projet · Réalisation des études et analyses · Rédaction en cours	Dépôt du rapport d'évaluation en août 2010

* Les termes utilisés dans la Loi pour désigner ces appareils respectifs sont « cinémomètres photographiques » et « systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges ». En outre, dans le Plan stratégique 2008-2012, le libellé de cet indicateur est « Évaluation des projets pilotes… »; chaque appareil y était considéré comme un projet pilote en soi, alors qu'il ne s'agit en fait que d'un seul projet pilote qui inclut 15 appareils.

Commentaires

- Au 31 mars 2010, le projet pilote était en cours depuis plus de sept mois. Les équipements étaient en fonction et le traitement des dossiers se faisait sur une base régulière, autant au Centre de traitement de la preuve qu'au Bureau des infractions et amendes. Le Ministère, en collaboration avec ses partenaires, a réalisé la majorité des études et analyses nécessaires à l'évaluation du projet pilote.
- La rédaction du rapport d'évaluation est amorcée et le dépôt du document est prévu en août 2010.

OBJECTIF 3.2
FAIRE LE SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER

Pour chaque accident mortel qui survient sur le réseau routier, un coroner produit un rapport d'investigation. Le Ministère reçoit les rapports, dans lesquels des recommandations lui sont adressées. Afin d'assurer le suivi de ces recommandations, il produit un bilan détaillé, *Suivi des recommandations des coroners — Rapports d'investigation et rapports d'enquêtes publiques*, et le remet à la coroner en chef.

Indicateur 25

Dépôt d'un bilan annuel

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010
Aucun	1*

* Le bilan transmis en juillet 2009 concernait les rapports reçus au 31 décembre 2007.

Commentaire

- Conformément à la Politique de gestion du suivi des accidents mortels, lorsqu'un accident survient sur le réseau du Ministère, le personnel de l'organisation se rend sur les lieux dans un délai de 24 heures afin de recueillir l'information sur l'environnement routier. L'analyse de ces renseignements ainsi que d'autres relevés et analyses complémentaires permettent de savoir si l'environnement routier a pu contribuer à provoquer l'accident et de déterminer les correctifs à apporter s'il y a lieu.

Le suivi des recommandations des rapports d'investigation et d'enquête des coroners au 31 mars 2010

Pour la période du 1er avril 2009 au 31 mars 2010, le Bureau du coroner a transmis au Ministère 25 rapports d'investigation et d'enquêtes publiques contenant au total 30 recommandations.

Le suivi des recommandations formulées pour 2009-2010 est le suivant :

- Pour neuf recommandations, les actions sont terminées;
- Pour 16 recommandations, les actions sont en préparation;
- Le Ministère a déterminé que trois recommandations ne relevaient pas de sa compétence;
- Pour deux recommandations, les actions n'ont pas été retenues ou d'autres actions que celles recommandées par le coroner ont été réalisées, à la suite d'une analyse du Ministère.

Parmi les réalisations de 2009-2010 :

- Le Ministère a investi 16 132 000 $ pour l'élargissement de 2 à 4 voies divisées de la route 185, dans le secteur sud de Cabano-Notre-Dame-du-Lac;
- À Trois-Rivières, des investissements de 4 824 000 $ ont été consentis pour la reconstruction de la bretelle reliant l'autoroute 40 Ouest à l'autoroute 55 Sud et de la bretelle sur l'autoroute 55 Sud qui mène à l'autoroute 40 Est;
- À Montréal/Dorval, des investissements de 1 789 000 $ ont été réalisés afin d'enlever les paralumes et d'améliorer l'éclairage dans le tunnel Dorval.

La Politique de gestion du suivi des accidents mortels est en cours de révision.

OBJECTIF 3.3
CONTRIBUER À AMÉLIORER LE BILAN DES ACCIDENTS LIÉS AUX VÉHICULES LOURDS

En raison de leur taille et de leur nombre, les véhicules lourds posent un défi particulier en matière de bilan routier. Le Ministère y porte donc une attention spéciale afin d'atteindre son objectif de réduire le nombre d'accidents mortels.

Indicateur 26

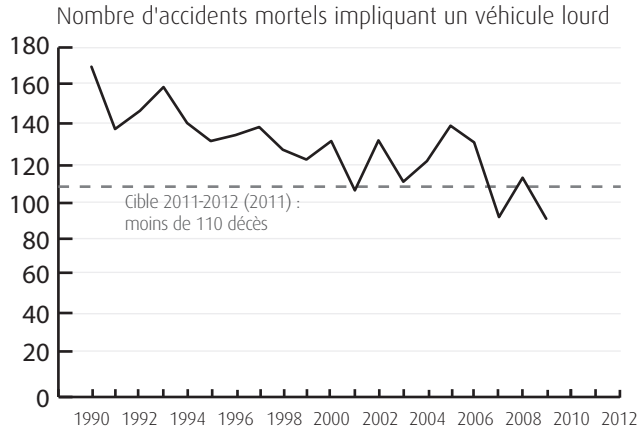
Nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd

Moyenne quinquennale (2003-2007)	Résultat 2007-2008*	Résultat 2008-2009*	Résultat 2009-2010*	Cible 2011-2012
119	94	111	92	Moins de 110

* Les résultats de 2007-2008, de 2008-2009 et de 2009-2010 sont calculés respectivement pour les années civiles 2007, 2008 et 2009.

Commentaires

- En 2009, le nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd s'élevait à 92, ce qui représente 19 % de l'ensemble des accidents mortels.
- Le nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd a diminué de 17 % en 2009 comparativement à 2008. Cette proportion atteint 23 % lorsque l'on compare le résultat de 2009 avec la moyenne de la période 2003-2007.
- Il est à noter que le nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd enregistré en 2009 a été le plus faible depuis près de 20 ans.



OBJECTIF 3.4
FOURNIR AUX USAGERS DES SERVICES VISANT UNE MEILLEURE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'aménagement de haltes routières[23] sur les autoroutes et la mise en place d'un réseau de villages-relais[24] contribuent à fournir des services et de l'information pertinente aux usagers de la route dans le but d'améliorer la sécurité routière. Le développement du réseau de villages-relais est basé sur un programme de reconnaissance qui poursuit également un objectif de développement économique, culturel et paysager.

Aire de service de Cap-de-Pierre à Saint-Augustin-de-Desmaures.

[23] Conformément à la décision prise par la Commission de la toponymie en avril 2010, les haltes routières comprennent les aires de service, les aires de repos, les aires de repos pour les camionneurs et les belvédères. Ce terme exclut cependant la notion de village-relais.

[24] Un village-relais est une municipalité qui offre, avec l'aide de ses commerçants, des services au moins comparables à ceux que l'on trouve dans les aires de service. On parle, entre autres, de service de restauration, de distribution d'essence, de stationnements et d'installations sanitaires. Les villages-relais sont situés en moyenne à toutes les heures de déplacement sur les routes nationales du réseau routier stratégique ainsi que sur les routes nationales et régionales reconnues par le Programme de signalisation des routes et circuits touristiques.

Indicateur 27

Nombre de haltes routières modernisées et de villages-relais reconnus

	Résultat 2007-2008	Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2011-2012
Haltes routières modernisées	3	3	3	—
Villages-relais reconnus	2	15	32	—
Total (depuis 2007-2008)	**5**	**18**	**35**	**55**

Commentaires

- En 2009-2010, le Ministère a ajouté 17 municipalités au réseau des villages-relais. Ainsi, 32 villages-relais ont été reconnus et 3 aires de service ont été mises en place depuis 2007-2008.
- Par ailleurs, la réalisation d'un premier partenariat public-privé est en cours, en vertu d'une entente signée en 2008-2009 pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien de sept aires de service. Aucune d'entre elles n'était construite au 31 mars 2010.

Axe d'intervention
La sécurité liée aux infrastructures aéroportuaires et aux véhicules hors route

OBJECTIF 3.5
ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ DES OPÉRATIONS EN MILIEU AÉROPORTUAIRE

La sécurité dans ses 27 aéroports constitue une priorité pour le Ministère. Un système de gestion de la sécurité sera mis en place en quatre phases échelonnées sur quatre ans, conformément au *Règlement de l'aviation canadienne*. La mise en œuvre du système de gestion de la sécurité implique une nouvelle approche de la gestion de ces infrastructures basée sur des mesures de gestion proactives.

Indicateur 28

Mise en place d'un système de gestion de la sécurité aux 27 aéroports et aérodromes du Ministère

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2011-2012
100 % des éléments de la phase 1	90 % des éléments de la phase 2	100 % des éléments des 4 phases

Commentaires

- Bien que le Ministère soit propriétaire de 27 aéroports, il n'est responsable de la mise en œuvre des systèmes de gestion de sécurité que pour 14 de ses installations. En fait, la gestion des 13 aéroports situés au Nunavik relève de l'Administration régionale Kativik puisqu'elle est titulaire des certificats d'exploitation. Ainsi, le résultat pour 2009-2010 correspond à la mise en œuvre des systèmes pour les 14 aéroports relevant du Ministère.

- Le Ministère a choisi de mettre en place un seul système de gestion de la sécurité pour ses 14 aéroports, sous la forme d'un cadre ministériel dont les politiques, processus et procédures sont identiques. Il favorise ainsi une cohérence dans les façons de faire en matière de gestion aéroportuaire.
- La phase 2 de la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité comprenait la mise en place de 14 éléments. Au 31 mars 2010, cela a été complété pour 11 de ces éléments, alors que 3 ont été réalisés à 50 %. En effet, la rédaction de la politique de sécurité a été parachevée, mais il reste à signer le document et à le promulguer. Les paramètres d'administration de l'examen de gestion ont été déterminés, mais on n'a pas complété la liste de contrôle pour effectuer l'examen. En ce qui concerne la formation du personnel, une formation initiale a été donnée, alors que la formation en milieu opérationnel est à venir. Enfin, le document faisant état des 14 éléments a été soumis aux autorités du Ministère et à Transports Canada pour approbation.

OBJECTIF 3.6
CONTRIBUER À AMÉLIORER LE BILAN DES ACCIDENTS LIÉS AUX VHR

Depuis quelques années, le nombre de VHR immatriculés a augmenté de façon marquée pour atteindre, en 2009, un sommet inégalé de 535 532, soit 11 989 de plus qu'en 2008[25]. Or, environ 53 décès par année sont attribuables aux VHR selon la moyenne de 2005 à 2009. Puisque la sécurité est au centre des préoccupations du Ministère, il est important de poursuivre les campagnes de sensibilisation destinées aux utilisateurs.

Indicateur 29

Nombre de décès en VHR

Résultat 2007-2008	Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010
47*	61	44

* Le résultat 2007-2008 a été révisé à la hausse (1 décès) suite à l'évaluation des rapports de coroner qui a déterminé que la cause du décès était attribuable à la pratique de ces véhicules.

Commentaires

- Le nombre de décès en motoneige est directement lié à la durée de la saison.
- Les 44 décès survenus en 2009-2010 représentent l'un des meilleurs résultats depuis 1990 ainsi qu'une baisse de près de 28 % par rapport aux 61 décès de l'année précédente.
- Sur les 44 décès recensés en 2009-2010, il y en a 26 qui concernent les motoneiges et 18 sont survenus en véhicules tout terrain.

25 Le *Rapport annuel de gestion 2008-2009* présentait 529 689 VHR immatriculés en 2008. Or, ce nombre aurait dû être de 523 543. La différence provient de la comptabilisation des « véhicules à circulation restreinte » et des « cyclomoteurs d'utilisation hors-réseau » qui ne correspondent pas aux VHR visés au sens de la Loi sur les véhicules hors route et qui ne font pas partie des données validées par le Bureau du coroner pour le nombre de décès en VHR.

Axe d'intervention
L'exploitation du réseau routier

Le Ministère consacre des ressources importantes à l'exploitation du réseau routier supérieur. Ces activités d'exploitation comprennent l'entretien hivernal, l'entretien courant et périodique réalisé en été de même que les activités de surveillance du réseau et de gestion des corridors routiers.

OBJECTIF 3.7
ASSURER UNE SURVEILLANCE ET UN ENTRETIEN ADÉQUAT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DU RÉSEAU SUPÉRIEUR AU MOYEN D'INTERVENTIONS QUI CONTRIBUENT AU MAINTIEN DE LA SÉCURITÉ ET DE LA MOBILITÉ DE LA CLIENTÈLE DU RÉSEAU

L'entretien hivernal

L'entretien hivernal des routes du réseau supérieur est fait selon des exigences de qualité élevées qui assurent des déplacements sécuritaires et fonctionnels. Une stratégie globale axée sur la viabilité hivernale et un plan d'action sont appliqués afin que la qualité de l'entretien continue de répondre aux exigences ministérielles.

Près de 80 % du déneigement est effectué à forfait, c'est-à-dire qu'il est exécuté par des entrepreneurs et les municipalités. Cependant, l'indicateur tient compte seulement du réseau qui est entretenu par des entrepreneurs, soit environ 68 % de la longueur totale de celui-ci.

Entretien des routes par les équipes de déneigement travaillant pour le compte du Ministère.

Indicateur 30

Proportion des entrepreneurs en entretien hivernal répondant bien aux exigences chaque année*

Résultat 2007-2008 (%)	Résultat 2008-2009 (%)	Résultat 2009-2010 (%)	Cible annuelle (%)
92,3	92,0	96,2	100

* Pour qu'un entrepreneur en entretien hivernal réponde bien aux exigences, le résultat de son évaluation annuelle doit être supérieur ou égal à 80 %.

Commentaires

- En 2009-2010, presque tous les entrepreneurs (96,2 %) ont bien répondu aux exigences du Ministère. Il s'agit de la meilleure performance des trois dernières années. Les conditions météorologiques plus clémentes dans l'ensemble du Québec à l'hiver 2009-2010 et un meilleur encadrement des entrepreneurs peuvent expliquer en partie ce résultat plus élevé.
- Chaque circuit que les entrepreneurs entretiennent est évalué selon des critères de qualité de service liés entre autres à la qualité du service rendu en déneigement et déglaçage, à la qualité des ressources, à la qualité des communications, au niveau de collaboration avec le Ministère et au respect des échéances.

Le marquage sur les routes au printemps

Le marquage consiste à tracer des lignes sur la chaussée pour délimiter les voies de circulation et signifier les mesures à prendre afin d'assurer le bon usage de la route et la sécurité de ceux qui l'empruntent. Le marquage sur les routes du réseau routier supérieur a un effet bénéfique indéniable sur la sécurité routière. L'importance accordée au marquage tient au fait qu'un marquage visible dans toutes les conditions climatiques facilite la circulation routière.

Indicateur 31

Taux de présence du marquage sur les routes au printemps

Résultat 2007-2008 (%)*	Résultat 2008-2009 (%)*	Résultat 2009-2010 (%)	Cible 2011-2012 (%)
73,3	78,4	88,8	77,0

* En 2009-2010, le Ministère a travaillé à accroître la précision des données sur l'état du taux de présence du marquage sur les routes au printemps. Il a harmonisé plus efficacement les modes de collecte et de traitement pour chacune des régions. Ces ajustements expliquent la révision des résultats publiés dans les rapports annuels précédents.

Commentaires

- En 2009-2010, le taux de présence du marquage sur les routes au printemps a atteint 88,8 % sur le réseau du Ministère. Cet excellent résultat, qui dépasse la cible fixée de 77 % pour 2011-2012, s'explique par le traçage de toutes les lignes de bordures à chaque année et par l'hiver 2009-2010 qui a été moins rigoureux.
- Les résultats des trois dernières années sont basés sur des longueurs de segments inspectées relativement constantes. En 2008-2009 et en 2009-2010, les longueurs de réseau inspectées ont en effet varié entre 81 857 kilomètres et 77 646 kilomètres respectivement.

La surveillance du réseau routier

La surveillance du réseau permet de relever toutes les anomalies observables afin de maintenir la sécurité et la mobilité des usagers. À cet égard, un cadre ministériel de gestion détermine les fréquences minimales de surveillance applicables tout au long de l'année à l'ensemble du réseau routier du Ministère.

M. Célestin Simard est chef d'équipe au Centre de services de Cacouna. Notons que le 15 décembre 2009, alors qu'il effectuait sa surveillance du réseau routier, M. Simard a sauvé la vie d'un octogénaire dont la voiture se trouvait dans un fossé de la route 132, à L'Isle-Verte.

Indicateur 32

Taux de réalisation de la surveillance (patrouille) du réseau routier

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2011-2012 (%)
Aucun résultat compilé	Aucun résultat compilé	95

Commentaire

- En 2009-2010, les outils véhiculaires ont été installés sur la plupart des véhicules de patrouille. Cependant, l'application dédiée ne permet pas pour le moment d'établir de façon automatique le respect de la fréquence de la surveillance du réseau routier.

Orientation 4

Optimiser la performance de l'organisation pour de meilleurs services à la population

En remplissant sa mission, le Ministère contribue de façon importante au développement du Québec. Pour relever les défis que cette mission comporte, il dispose d'une organisation de plus de 7 200 personnes réparties à l'échelle du Québec.

Le Ministère doit également accroître sa performance par l'amélioration des systèmes d'information ministériels et la mise en place de systèmes d'information aux usagers. Ainsi, des investissements de 18,1 millions de dollars ont été consacrés à cet effet.

Axe d'intervention
Le maintien de l'expertise et la poursuite de l'innovation

OBJECTIF 4.1
ASSURER LA RELÈVE AINSI QUE LE MAINTIEN ET LE DÉVELOPPEMENT DE L'EXPERTISE

Le nombre de départs à la retraite et la difficulté à assurer la relève, en particulier dans des catégories d'emplois spécialisés, posent un sérieux défi. Afin de préparer l'avenir, le Ministère a choisi d'offrir à son personnel de la formation dans des domaines de compétence bien précis.

Aussi préoccupé par les problèmes de rareté et de développement des compétences qui touchent les divers modes de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien) de même que le domaine des infrastructures et des équipements, le Ministère a organisé en collaboration avec l'Association québécoise du transport et des routes, en décembre 2009, un forum sur la relève de la main-d'œuvre en transport au Québec. Cette activité a réuni les partenaires sectoriels (associations d'entreprises et de travailleurs) ainsi que des représentants d'organismes gouvernementaux et institutionnels concernés par la question de la relève. Les participants ont pu exposer leur vision des problèmes liés à la main-d'œuvre, partager leurs pratiques et discuter des pistes de solution. Une approche concertée avec les partenaires du Ministère est en développement sur ce sujet.

Indicateur 33

Nombre annuel de jours-personnes de formation associés à l'expertise ciblée

	Jours-personnes de formation	
Domaine d'expertise	2008-2009	2009-2010
Cadre administratif	2 443	2 366
Informatique et bureautique	1 148	1 985
Transports	822	1 081
Génie	2 451	2 752
Formation à la tâche du personnel ouvrier	590	655
Santé et sécurité au travail	1 727	1 928
Communication	418	543
Habiletés de gestion	954	1 471
Autres	579	564
TOTAL	**11 132**	**13 345**

Commentaire

- Comme par les années passées, l'arrivée de nouveaux employés, dont le personnel ouvrier, les nouvelles technologies de traitement de l'information (informatique et bureautique) et la nomination de nouveaux gestionnaires ont fait en sorte que les efforts en matière de formation sont surtout liés à ces aspects.

OBJECTIF 4.2
FAVORISER L'ATTRACTION ET LA FIDÉLISATION DU PERSONNEL

La Direction des ressources humaines met l'accent sur la formation, le transfert de compétences, le travail en équipe et la qualité de vie au travail afin de développer une synergie entre les ressources qui permet d'atteindre les objectifs du Ministère. La mobilisation du personnel et la reconnaissance de son travail sont également situées au cœur des actions du Ministère. Un plan de communication interne vise d'ailleurs à mettre en valeur les réalisations des équipes du Ministère dans le contexte des activités courantes et des grands projets.

Indicateur 34

Taux de rétention du personnel régulier

	Résultats 2007-2008	Résultats 2008-2009	Résultats 2009-2010
Départs volontaires			
Démission	35	70	59
Mutation	97	86	90
Total	132	156	149
Effectif régulier au début (1er avril)	4 457	4 297	4 213
Effectif régulier à la fin (31 mars)	4 297	4 213	4 198
Taux de rétention (%)*	**97,0**	**96,3**	**96,5**

* Ce taux est calculé de la façon suivante : (1 - (départs volontaires / effectif régulier moyen)) x 100

Commentaires

- Le contexte actuel du marché du travail lié au vieillissement de la population, qui se concrétise par le départ à la retraite des *baby-boomers,* et le manque de relève anticipé font de l'attraction et de la fidélisation du personnel un enjeu de taille.
- À cet effet, le Plan d'action ministériel de la planification de la main-d'œuvre vise à définir les risques inhérents à cette situation et à mettre en place des mécanismes pour résoudre les problématiques qui ont été cernées. Dans le présent rapport, la section sur le suivi des recommandations du Vérificateur général fait état de diverses activités que le Ministère a réalisées.
- Dans les dernières années, la baisse du taux de rétention indique bien que la mobilité de la main-d'œuvre a tendance à augmenter. Ce résultat vient confirmer l'importance de poursuivre les actions visant à favoriser l'attraction et la fidélisation du personnel.

OBJECTIF 4.3
FAVORISER LA RECHERCHE ET L'INNOVATION

La recherche et l'innovation sont essentielles à la performance du Ministère; elles représentent un processus qui intègre l'acquisition de nouvelles connaissances par la recherche, le transfert de ces connaissances aux utilisateurs (activités de diffusion et de transfert technologique) et leur appropriation par ces mêmes utilisateurs (implantation et utilisation). En 2009-2010, le Ministère a puisé 1,6 million de dollars dans le Fonds vert pour des interventions liées aux conséquences et à l'adaptation aux changements climatiques. Par ailleurs, il a injecté 3,3 millions de dollars dans 111 initiatives dans le domaine de la recherche et de l'innovation.

Indicateur 35

Nombre d'initiatives dans le domaine de la recherche et de l'innovation

Résultat 2007-2008	Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010
75	94	111

Commentaires

- On constate une augmentation du nombre d'activités de recherche et d'innovation depuis 2007-2008.
- Sur les 111 initiatives réalisées en 2009-2010, on dénombre 83 activités de recherche et 28 activités de transfert des connaissances. Les activités de recherche comprennent les contrats octroyés et les chaires de recherche financées, ainsi que les projets de recherche en partenariat subventionnés. Les activités de transfert de connaissances comprennent, quant à elles, les programmes de bourses financés, les événements subventionnés (colloques, relève) et d'autres initiatives de recherche tels les réseaux de recherche.
- Parmi les activités de recherche, la majorité concerne les infrastructures routières (58 initiatives), y inclus les structures, les chaussées, la sécurité routière et l'exploitation du réseau routier. Les autres activités de recherche ont trait notamment aux systèmes de transport des personnes (8 initiatives) et des marchandises (12 initiatives).

Axe d'intervention
Les façons de faire

OBJECTIF 4.4
ÉVALUER ET ADOPTER, SI CELA EST OPPORTUN, DE NOUVEAUX MODÈLES DE GOUVERNANCE PLUS APPROPRIÉS POUR LA MISE EN ŒUVRE DE PROJETS D'INFRASTRUCTURES OU DE SERVICES MINISTÉRIELS

Les modèles de gouvernance sont des initiatives ayant une incidence importante sur l'organisation et sur la manière dont le Ministère remplit sa mission ou optimise les services aux citoyens.

Indicateur 36

Nombre de projets réalisés
(associés à de nouveaux modèles de gouvernance, y compris les PPP)

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2011-2012
2 ententes de partenariat signées	Aucune nouvelle entente de partenariat signée Deux projets visés par la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique se sont inscrits dans la démarche exigée	4

Commentaires

- Depuis septembre 2007, trois ententes de partenariat public-privé ont été conclues. Les deux premières concernent le parachèvement des autoroutes 25 et 30, dont la mise en service est prévue pour juillet 2011 et décembre 2012 respectivement.
- L'autre entente a été signée en 2008-2009 concernant la mise en service graduelle, entre avril 2009 et juin 2011, du premier groupe de sept aires de service sur le réseau autoroutier québécois.
- Par ailleurs, tout nouveau projet majeur d'infrastructure publique (dont les coûts estimés dépassent 40 ou 100 millions de dollars, selon la nature du projet) est assujetti à la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique, entrée en vigueur le 5 novembre 2008 et révisée le 17 mars 2010. En 2009-2010, deux projets se sont inscrits dans la démarche exigée par cette politique-cadre :
  - Route 117 : contournement de la ville de Rouyn-Noranda;
  - Route 167 : projet de prolongement vers la région des monts Otish (Plan Nord).

Axe d'intervention
Les relations avec les citoyens et les partenaires

OBJECTIF 4.5
OFFRIR AUX CITOYENS UNE INFORMATION ADÉQUATE ET FACILEMENT ACCESSIBLE AFIN DE FACILITER LEURS DÉPLACEMENTS

Le Ministère accorde une grande importance à la pertinence et à la qualité de l'information pour le public voyageur. Ainsi, parmi les diverses mesures visant à permettre aux usagers de prendre une décision éclairée quant à la planification de leurs déplacements, au moment opportun, mentionnons la mise en place, en octobre 2008, du service Québec 511 Info Transports[26]. Il s'agit d'un système intégré ayant pour but de faciliter l'accès aux renseignements sur les transports, par téléphone ou sur le Web. Ce service connaît un succès remarquable depuis ses débuts.

Indicateur 37

Taux de satisfaction de la clientèle utilisant le Québec 511 tant au téléphone que sur le Web

Résultat 2008-2009	Résultats 2009-2010 (%)*
Préparation de l'étude sur le taux de satisfaction des usagers prévue en 2009-2010	• 511 (service téléphonique) : 84 % • 511 (service Web) : 95 %

* Il s'agit des résultats du sondage sur la satisfaction de la clientèle à l'égard du service Québec 511 Info Transports pour 2009-2010. Ce sondage a été réalisé par la firme CROP entre le 22 avril et le 4 mai 2010 auprès de 1 000 personnes qui ont utilisé le service Québec 511 dans la dernière année.

Commentaires

- De façon générale les usagers du Québec 511 sont satisfaits des services offerts, que ce soit par téléphone (84 %) ou sur le Web (95 %).

26 Pour en savoir davantage sur le service Québec 511 Info Transports, le lecteur est invité à consulter également la partie 3.2 du présent rapport, qui traite de la Déclaration de services aux citoyens.

- En ce qui concerne le service téléphonique Québec 511, les répondants au sondage considèrent, dans une proportion de 88 %, que l'outil interactif est très facile à utiliser et 86 % d'entre eux trouvent que l'information est accessible rapidement.
- Parmi les usagers du service téléphonique Québec 511 qui ont déjà parlé à un préposé, 98 % considèrent que ce dernier a été courtois et 85 % pensent qu'il a rapidement répondu à leur demande.
- Pour ce qui est du service Web Québec 511, la grande majorité des usagers (94 %) jugent que l'information contenue dans le site est facile à comprendre.

OBJECTIF 4.6
RENDRE PUBLIC L'ÉTAT DES STRUCTURES ET DES CHAUSSÉES

Dans le but d'assurer une gestion plus transparente des infrastructures, le public aura accès, dans Internet, à de l'information complète sur l'état de l'ensemble des structures et de la chaussée.

Indicateur 38

Fréquentation de la nouvelle section du site Web « Ponts et routes – Information aux citoyens »

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible
Travaux préparatoires à la mise en ligne qui est prévue en 2009-2010	En date du 31 mars 2010, la section « Ponts et routes — Information aux citoyens » n'était pas en ligne	Mise en ligne de la section « Ponts et routes — Information aux citoyens » en 2009 et mise à jour régulière

Commentaire

- La création de la section « Ponts et routes — Information aux citoyens » a été amorcée en 2008-2009. Celle-ci n'était toutefois pas en ligne en date du 31 mars 2010. Elle devrait traiter principalement des investissements routiers, de l'état des structures et de plusieurs sujets relatifs à la sécurité routière.

OBJECTIF 4.7
SOUTENIR LES INITIATIVES DES PARTENAIRES ISSUES DES TABLES ET FORUMS DE CONCERTATION DU MINISTÈRE

Le Ministère s'appuie sur la collaboration étroite qu'il entretient avec ses partenaires publics et privés pour offrir des systèmes de transport appropriés. Il doit également assumer un leadership clair et jouer un rôle de rassembleur pour l'ensemble de la communauté des intervenants en transports. C'est pourquoi il participe activement à diverses tables et à de nombreux forums de concertation afin de permettre la concrétisation des initiatives qu'une telle collaboration favorise.

Indicateur 39

Nombre et nature des initiatives issues des tables et forums de concertation du Ministère*

	Résultat 2009-2010	
	Réalisées	Entreprises
Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général Quatre initiatives	Trois sondages (perception de l'image de l'industrie) Un mémoire dans le cadre des consultations prébudgétaires	Élaboration d'un plan d'action sur l'image de l'industrie
Forum de concertation sur le transport maritime Deux initiatives	Adoption d'un nouveau plan de valorisation du transport maritime Soutien au transfert du Centre de formation en mesure d'urgence au ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport par Transports Canada (entente)	Mise en œuvre du plan d'action
Table québécoise de la sécurité routière Deux initiatives	Production du deuxième rapport de la TQSR contenant 27 recommandations Dépôt du projet de loi n° 71	Poursuite de la mise en œuvre des 23 recommandations du premier rapport
Table de concertation de l'industrie du transport par taxi Une initiative	Adoption, le 10 juin 2009, de la Loi modifiant la Loi concernant les services de transport par taxi (projet de loi n° 5; 2009, chapitre 17 de la 39e législature, 1re session)	Révision du Règlement sur les services de transport par taxi, plus particulièrement les règles applicables au transport par limousine
Table permanente sur le transport collectif en milieu rural Une initiative	Collaboration à la mise en œuvre du Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural	Travaux concernant les mandats de vérification des antécédents judiciaires Travaux sur les freins règlementaires et législatifs à la mise en place de services de transport collectif en milieu rural
Tables de concertation régionale sur les véhicules hors route Une initiative	Rapport sur les VHR y inclus les cartes des réseaux de sentiers interrégionaux de VHR (voir l'indicateur 18)	En continu (le mandat a été prolongé pour trois ans à l'automne 2009)
Initiatives réalisées*	11	

* Aux fins du calcul, les initiatives considérées sont les actions réalisées auxquelles correspond un produit livrable (rapport, étude, changement législatif, campagne publicitaire) ou un projet précis. Pour plus de détails sur les 45 initiatives issues des tables et forums de concertation du Ministère qui ont été réalisées en 2008-2009, le lecteur peut consulter le *Rapport annuel de gestion 2008-2009*.

Commentaires

Le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général

Le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général s'appuie sur les forces du regroupement et de la concertation pour mettre en lumière les problèmes vécus dans le secteur du camionnage général et, par la suite, élaborer et promouvoir des solutions susceptibles de les régler. Les travaux et les actions que le Forum a réalisés en 2009-2010 ont porté notamment sur les sujets d'intérêt suivants :

- Réalisation de trois sondages par le Comité superviseur sur l'image de l'industrie du camionnage. Les résultats de cette enquête soutiendront l'élaboration d'un plan d'action visant à valoriser et à démontrer l'importance de cette industrie sur le plan socioéconomique.
- Présentation d'un mémoire par le Forum, en collaboration avec l'Association du camionnage du Québec, lors des consultations prébudgétaires visant l'introduction de modifications fiscales en vue d'améliorer la compétitivité du transport routier des marchandises. Le budget 2010-2011 du gouvernement contient une mesure d'amortissement accéléré qui était souhaitée par le Forum et l'Association.
- Poursuite des activités du Comité sur le passage aux frontières. Celles-ci ont consisté principalement à transmettre à ses membres et aux communautés exportatrices du Québec des informations sur les nouvelles mesures et les meilleures pratiques à adopter pour le passage aux frontières.
- Afin de mieux évaluer les défis et les enjeux associés aux problèmes de congestion, notamment dans la région de Montréal, des rencontres ont eu lieu avec le Ministère et la Ville de Montréal pour exposer les stratégies de gestion des répercussions des travaux sur la circulation et les moyens de réduire leur incidence sur les activités de camionnage.

Le Forum de concertation sur le transport maritime

Coprésidé par le ministre délégué aux Transports et le président du conseil de la Société de développement économique du Saint-Laurent, le Forum de concertation sur le transport maritime est composé de 15 représentants du milieu des transports. Il constitue un outil permanent de concertation et de développement de l'industrie maritime québécoise. Ses travaux, issus de son plan d'action, ont notamment contribué aux réalisations suivantes :

- Signature d'une entente visant le transfert du Centre de formation en mesure d'urgence de Saint-Romuald, qui relève de Transports Canada, au ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport moyennant une compensation financière fédérale de 6,3 millions de dollars;
- Engagement à poursuivre la campagne de valorisation du transport maritime jusqu'en 2011; le Ministère y investira 100 000 $, soit l'équivalent de la somme amassée à cet effet par l'industrie;
- Organisation de la Journée maritime québécoise, qui contribue à mettre en valeur le rôle économique et social déterminant de l'industrie maritime; en 2009, le thème était « Le Saint-Laurent : le Corridor de l'avenir ».

La Table québécoise de la sécurité routière

Réunissant près de 50 membres concernés par la sécurité routière, la TQSR constitue un forum permanent d'échanges et de discussions. Le premier rapport déposé en juillet 2007 contenait 23 recommandations qui sont réalisées ou en voie de l'être. En 2009-2010, la Table a contribué aux réalisations suivantes :

- Dépôt, en novembre 2009, d'un second rapport contenant 27 recommandations; parmi celles-ci, 4 mesures prioritaires ont fait l'objet du projet de loi n° 71 déposé en décembre 2009;
- Issu des recommandations du premier rapport, le projet pilote de radars photo et d'appareils de surveillance aux feux rouges a été mis en branle le 19 août 2009 (indicateur 24);
- La mise en œuvre du Plan d'action ministériel en sécurité routière (volet Environnement routier), qui fait référence à certaines recommandations du premier rapport de la TQSR, s'est amorcée en 2009-2010.

La Table de concertation de l'industrie du transport par taxi

La Table de concertation de l'industrie du transport par taxi vise l'étude des pistes de solution contenues dans le rapport sur la Loi concernant les services de transport par taxi et qui font consensus.

- Ainsi, les recommandations de la Table ont mené à la présentation et à l'adoption du projet de loi n° 5, en juin 2009, à la 39e législature. En plus de proposer diverses mesures destinées à améliorer le service de transport par taxi pour les personnes handicapées, la Loi modifiant la Loi concernant les services de transport par taxi obligera les intermédiaires en services de transport par taxi à adopter un code d'éthique que devront respecter les propriétaires et chauffeurs de taxi auxquels ils fournissent des services. Cette loi prévoit en outre des dispositions relatives au transport avec raccompagnement des personnes en état d'ébriété et elle institue officiellement la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi.

La Table permanente sur le transport collectif en milieu rural

Coprésidée par la Fédération québécoise des municipalités du Québec et par le Ministère, la Table permanente sur le transport collectif en milieu rural a notamment comme mandat de sensibiliser les acteurs du milieu à l'importance du transport collectif en milieu rural, de soutenir la mise en œuvre de la Politique québécoise de transport collectif et d'accompagner les organismes responsables des services. Les travaux que la Table a effectués durant sa deuxième année d'existence ont permis de bien comprendre le problème du transport collectif en milieu rural :

- Présentation, par les membres de la Table et les invités, de différents aspects du transport en milieu rural (règlementation et diversification des modes de fonctionnement);
- Collaboration au Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural, qui s'adresse aux élus municipaux. Le lecteur est invité à consulter ce document sur le site Internet www.apaq.qc.ca/pdf/Guide_Intervention_09.pdf.

Les tables de concertation régionale sur les véhicules hors route

Les tables de concertation régionale sur les VHR sont pilotées par les CRÉ et elles regroupent tous les acteurs régionaux concernés par les VHR. Elles ont le mandat de trouver des pistes de solutions pour améliorer la cohabitation entre les résidents qui demeurent en bordure des sentiers et les utilisateurs de VHR ainsi que d'établir des réseaux de sentiers interrégionaux qui font consensus dans les régions. Le Comité consultatif sur les VHR, présidé par le ministre délégué, est devenu permanent en novembre 2009.

- Dépôt, à l'Assemblée nationale, du *Rapport sur les véhicules hors route – Vers un développement durable de la pratique,* en décembre 2009, par le ministre délégué aux Transports. Ce document :
  - présente le bilan des travaux des tables de concertation régionale sur les VHR;
  - annonce des mesures structurantes (concertation, financement, reconnaissance des bénévoles);
  - propose des perspectives d'avenir qui ont fait l'objet de consultations en commission parlementaire en février et mars 2010;
  - détermine deux réseaux interrégionaux de sentiers durables (voir l'indicateur 18 du Plan stratégique 2008-2012).
- Prolongation du mandat de ces tables pour trois autres années, avec un soutien financier aux CRÉ.

3.2 Les résultats des engagements énoncés dans la Déclaration de services aux citoyens

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

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

Assurer l'accessibilité des services

Le Ministère s'est engagé à faciliter les échanges avec les citoyens en offrant diverses façons de communiquer avec lui : par Internet, par courriel, par téléphone ou au comptoir à l'un de ses points de service[27].

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

Le service Québec 511 Info Transports[28] diffuse en continu (24/7)[29], par téléphone et sur le Web, de l'information gratuite sur l'état du réseau routier : conditions routières hivernales, principales entraves à la circulation causées par les travaux routiers, messages de sécurité, distances routières et autres. Les utilisateurs peuvent aussi obtenir rapidement l'horaire et l'état du service des traversiers du Québec, de même que de l'information sur le temps d'attente aux postes frontaliers. Sur le Web, il est aussi possible de regarder les images captées par les caméras de circulation du Ministère et d'avoir des renseignements sur les services offerts par les haltes routières, le réseau des pistes cyclables du Québec, les distances routières estimées d'un parcours et la façon de s'abonner à une liste de covoiturage. En outre, le service permet d'accéder aux principaux services publics en transport ou aux services 511 des réseaux routiers voisins. Que ce soit par téléphone ou sur le Web, le public peut aussi signaler un incident, formuler un commentaire ou une demande de renseignement sur tout sujet lié à la mission du Ministère ou encore déposer une plainte.

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

Des services accessibles aux personnes ayant des limitations fonctionnelles

Conformément à la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, le Ministère prend chaque année des dispositions pour que ses produits et services soient accessibles aux personnes ayant des limitations. Pour 2009-2010, le bilan des actions menées concernant le Plan d'action à l'égard des personnes handicapées du Ministère fait état de nombreuses réalisations :

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

28 Le service Québec 511 Info Transports bonifie l'information qui était auparavant fournie par l'Inforoutière.

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

- Une quarantaine d'actions ont été déterminées afin d'améliorer l'accessibilité des lieux et des infrastructures de transport, la disponibilité et l'adaptation des services de transport, l'embauche et le soutien en emploi des personnes ayant des limitations ainsi que la prise en considération de cette démarche lors de la tenue d'activités de recherche, de développement et de planification ministérielle[30].
- Neuf actions ont été proposées pour améliorer l'accessibilité des services du Ministère (accueil, communications, documentation et accès aux points de services).

Le service téléphonique Québec 511 est simple et convivial. Il fonctionne par la reconnaissance vocale, mais il permet aussi à l'utilisateur de demander des renseignements en utilisant le clavier de son téléphone. Ainsi, les utilisateurs qui ont des difficultés d'élocution, par exemple, peuvent consulter le Québec 511 sans problème. Le Ministère porte également une grande attention à l'accessibilité de l'information qu'il présente sur le Web, alors qu'il participe activement à l'élaboration de nouvelles normes gouvernementales en la matière.

Le Ministère a apporté certaines modifications à son site Web à la suite des commentaires recueillis et des besoins exprimés relativement au service Québec 511, tant par téléphone que sur le Web. Il a de plus fait des changements à la section « Personnes ayant des limitations fonctionnelles » de son site Web.

Enfin, lors des journées d'accueil de juin et de novembre 2009 les nouveaux employés ont été informés des engagements ministériels à l'égard des personnes handicapées.

Offrir des services courtois

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

Selon les résultats du sondage 2009-2010 sur la satisfaction de la clientèle à l'égard du service Québec 511 Info Transports réalisé du 22 avril au 4 mai 2010, 98 % des usagers considèrent que les préposés du service sont courtois.

M^me^ Lucille Pillière est préposée aux renseignements au Service d'information aux citoyens, à Montréal.

30 Les lecteurs sont invités à consulter l'adresse suivante pour en savoir plus sur les actions du Ministère à l'égard des personnes handicapées www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/personnes_incapacites/accueil/actions.

Répondre de façon diligente

En vertu des engagements contenus dans sa Déclaration de services aux citoyens, le Ministère a fixé à 5 jours ouvrables le délai de réponse à une demande verbale et à 10 jours celui pour une demande écrite qui lui est adressée, et ce, qu'il s'agisse d'une demande de renseignements, d'une réclamation pour dommages ou d'une plainte. De plus, s'il est nécessaire de rappeler le citoyen pour lui indiquer que sa demande est prise en charge, l'employé doit le faire dans la journée ouvrable suivant la réception de la demande. S'il est impossible de fournir une réponse dans les délais précédemment mentionnés, un accusé de réception doit être expédié, indiquant le nom d'une personne-ressource et le temps de réponse estimé.

Un suivi diligent des demandes de renseignements

Depuis la mise en place du Québec 511, les résultats atteints concernant la fréquentation de la ligne téléphonique sont probants. Après seulement 18 mois, le nombre d'appels reçus en 2009-2010 représente près de cinq fois celui de 2007-2008, alors que l'Inforoutière était en place.

Le site Web du Québec 511 Info Transports maintient ses acquis auprès de la population. En effet, plus de 2,7 millions de pages ont été vues en moyenne chaque mois sur le site. Ce chiffre indique une hausse de 6,6 % par rapport à l'année précédente.

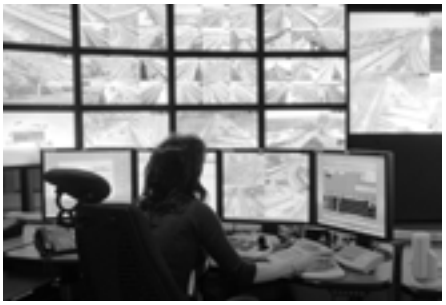
Nombre total de demandes de renseignements	Résultat
• Nombre total d'appels aux services téléphoniques Québec 511*	1 602 614
• Nombre de demandes verbales de renseignements aux préposés du Québec 511**	31 417
• Nombre mensuel moyen de pages vues sur le site Web du Québec 511	2 741 958

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

** Ce nombre comprend seulement les demandes adressées aux préposés du Service d'information aux citoyens du Ministère, alors qu'une partie des appels est traitée par les préposés de Services Québec et par ceux d'une firme privée.

À l'heure actuelle, le Ministère travaille à l'amélioration de son système de suivi des demandes écrites de renseignements, afin de s'assurer du respect des délais fixés dans sa Déclaration de services aux citoyens.

Un suivi diligent des signalements d'incidents



M^me^ France Lemieux, contrôleure de la circulation au Centre intégré de la gestion de la circulation de Québec, veille à détecter tout évènement occasionnant une entrave sur le réseau à l'aide des images des caméras.

Depuis les dernières années, les services et systèmes du Ministère liés à la surveillance du réseau routier ne cessent de s'améliorer et de se développer, et ce, dans le but d'accroître la sécurité des usagers et d'assurer une meilleure fluidité de la circulation. Ainsi, jour et nuit, et à longueur d'année, les centres intégrés de la gestion de la circulation (CIGC) de Québec et de Montréal assurent une vision globale du réseau routier en temps réel, alors qu'ils traitent aussi en priorité tous les appels d'urgence et les demandes d'intervention effectués sur les territoires qu'ils desservent.

Pour ce faire, les CIGC s'appuient sur des salles de contrôles et de télécommunications à la fine pointe de la technologie ainsi que sur l'expertise des ressources opérationnelles du Ministère, notamment les surveillants (patrouilleurs) du réseau routier (voir les résultats de l'indicateur 32 du Plan stratégique 2008-2012). En outre, au moyen du Québec 511 et de plusieurs panneaux à messages variables aux abords des routes, le Ministère est en mesure de communiquer, en temps réel, de l'information efficiente à la population.

Au cours de l'exercice financier 2009-2010, les CIGC de Québec et de Montréal ont respectivement eu à traiter en moyenne environ 90 et 260 situations[31] par jour. La grande majorité des signalements transmis aux CIGC provient des partenaires du Ministère (ex. : corps policiers, pompiers, 911), alors que 6 725 demandes d'intervention[32] de la part des citoyens ont été répertoriées pour l'ensemble du Ministère, soit 778 signalements de moins que durant l'exercice précédent.

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

Un suivi diligent des plaintes

Tout citoyen insatisfait d'un produit, d'un service ou de la manière dont ceux-ci ont été fournis est invité à en informer le Ministère par téléphone, par télécopieur, par la poste, par courrier électronique ou en personne à l'un ou l'autre de ses bureaux. Chaque plainte[33] ou réclamation pour dommages[34] formulée au Ministère est alors examinée avec objectivité et célérité, puis une réponse est fournie.

31 Les situations que les CIGC gèrent sont variées : interventions sur le réseau routier à la suite d'un accident, de la présence de véhicules en panne, de débris ou d'animaux sur la route, de travaux routiers, de problématiques liées aux conditions hivernales, de situations particulières liées à la sécurité civile, etc.

32 On entend par « demande d'intervention », une expression orale ou écrite d'un citoyen qui désire signaler un incident, une situation, une lacune ou un autre élément en lien avec la mission du Ministère.

33 On entend par « plainte », l'expression orale ou écrite de l'insatisfaction d'un citoyen qui s'estime lésé ou qui allègue avoir subi un inconvénient à la suite d'un événement, d'une situation, d'un acte ou d'une omission liés aux produits ou aux services du Ministère.

34 On entend par « réclamation pour dommages », toute demande, mise en demeure ou facture signifiée au Ministère relativement à des situations pouvant impliquer sa responsabilité extracontractuelle et comportant un dommage.

Taux de conformité aux délais de réponse fixés pour les plaintes

Plaintes	Résultat 2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Taux de conformité au délai de réponse fixé (%)							
Plaintes verbales (5 jours)	92	94	93	91	88	85	84
Plaintes écrites (10 jours)	83	87	84	83	82	81	81
Nombre total de plaintes	**3 341**	**3 301**	**4 177**	**2 717**	**3 874**	**4 246**	**4 150**
Nombre de plaintes verbales	2 943	2 876	3 688	2 342	3 352	3 501	3 079
Nombre de plaintes écrites	398	425	489	375	522	745	1 071
Nombre de plaintes par sujet	**3 341**	**3 301**	**4 177**	**2 717**	**3 874**	**4 246**	**4 150**
Plaintes relatives au réseau routier	2 996	3 072	3 963	2 496	3 678	4 009	3 759
Plaintes relatives à la viabilité hivernale	1 257	1 054	1 363	702	1 439	1 203	697
Plaintes relatives à la chaussée	556	802	1 193	665	718	938	828
Plaintes relatives aux travaux routiers	353	336	539	431	598	796	1 045
Autres sujets relatifs au réseau routier	830	880	868	698	923	1 072	1 189
Autres plaintes	345	229	214	221	196	237	391
Réclamations pour dommages							
Nombre de demandes de réclamations	n. d.	1 134	1 453	997	1 037	1 253	1 215
Compensations versées pour les réclamations (en milliers de dollars)	n. d.	538	1 136	700	699	675	563
Dossiers ouverts et fermés durant l'année financière (en milliers de dollars)	n. d.	n. d.	413	292	216	365	263
Compensations versées pour des dossiers antérieurs (en milliers de dollars)	n. d.	n. d.	723	408	483	310	300

Source : Rapports de gestion des plaintes (GPL-6004).

Commentaires

Pour l'année financière 2009-2010, le Ministère a été en mesure de répondre à 84 % des plaintes qui lui ont été formulées verbalement à l'intérieur du délai prévu de 5 jours ainsi qu'à 81 % des plaintes écrites dans le délai fixé de 10 jours. Le Ministère a reçu au total 4 150 plaintes, ce qui représente une diminution de 2,3 % (96 plaintes) par rapport à l'exercice précédent.

- Le réseau routier a fait l'objet du plus grand nombre de plaintes, soit 90,6 % de toutes les plaintes reçues au Ministère. Ce sont les conditions routières en hiver, l'état de la chaussée et les travaux routiers qui ont suscité le plus de plaintes de la part des citoyens.
- Pour la première fois depuis 2003-2004, les plaintes relatives aux travaux routiers représentent le plus grand nombre de plaintes, soit 27,8 % de toutes les plaintes liées au réseau routier. Il s'agit d'une hausse de 31,3 % par rapport à l'année précédente. Ces plaintes concernent les répercussions des travaux sur la circulation.

- La comparaison des années 2008-2009 et 2009-2010 montre que le nombre de plaintes associées à la chaussée a diminué de 11,7 % et qu'il correspond à 22 % de l'ensemble des plaintes à propos du réseau routier. Dans la majorité des cas, les plaintes portent sur l'état de la chaussée, surtout au niveau de la surface de roulement.
- Les plaintes concernant la viabilité hivernale représentent 18,5 % de toutes les plaintes relatives au réseau routier qui ont été formulées en 2009-2010. Le plus fréquemment, ces plaintes portent sur le déneigement et le déglaçage. Cependant, l'hiver plus clément en 2009-2010 a contribué à diminuer de 42,1 % le nombre de plaintes reçues comparativement à l'année précédente.

Traiter les démarches de manière confidentielle

Lorsqu'un citoyen fait une demande de renseignements, une réclamation pour dommages ou une plainte, le Ministère s'est engagé à assurer la confidentialité des renseignements qui lui sont fournis dans le cadre de l'application des lois et règlements et à ne permettre l'utilisation de ces renseignements qu'aux seules fins prévues par la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (L.R.Q., chapitre A-2.1). Pour plus d'information à ce sujet, on peut consulter la section 4.2 du présent rapport.

Fournir de l'information de qualité

Le Ministère met en place différents systèmes et diverses technologies afin d'assurer aux citoyens que l'information diffusée sur ses produits et services est pertinente et à jour. Cela s'applique à l'information diffusée au moyen du service Québec 511 Info Transports, que ce soit sur le Web ou par téléphone, et aux brochures et dépliants qu'il met à la disposition du public.

Par exemple, le service téléphonique Québec 511 intègre une technologie de pointe conçue pour uniformiser l'information diffusée. Le système de transfert automatisé du texte à la parole permet de s'assurer que l'information consultée sur le site Web du Ministère est la même que celle qui est accessible par téléphone, et ce, qu'il s'agisse de l'information fournie par le système automatisé ou par les préposés aux renseignements.

Conscient des effets perturbateurs des travaux routiers, le Ministère s'est doté de procédures de transmission de l'information et d'outils de diffusion pour joindre les usagers de la route et ses divers partenaires. Ainsi, une équipe met régulièrement à jour l'information sur les travaux routiers qui est diffusée au moyen du Québec 511. Selon l'évolution des travaux routiers, l'information est saisie dans le système de diffusion informatique interne et transférée en quelques minutes au Québec 511. Les données sont également transmises par divers moyens (communiqués, avis, etc.) aux nombreux partenaires du Ministère (corps policiers, services d'urgence, municipalités, etc.) de même qu'aux médias régionaux et nationaux.

Parallèlement aux travaux d'entretien hivernal qu'il effectue pour assurer la sécurité et la fiabilité du réseau, le Ministère informe les usagers de la route sur les conditions routières hivernales depuis maintenant plus de 40 ans. Le réseau couvert est découpé en plusieurs tronçons (environ 325, leur nombre pouvant varier d'une année à l'autre). Pour chacun de ces tronçons, un responsable est chargé d'observer les conditions routières et de les communiquer au moyen du système provincial de gestion des conditions routières. Dès leur réception dans le système, les données sont transmises pour qu'une mise à jour de l'information du Québec 511 soit faite, et ce, dans un délai maximal de cinq minutes. Les données sont aussi envoyées régulièrement aux médias d'information ainsi qu'à des médias spécialisés tel MétéoMédia, qui diffuse en saison un bulletin sur les conditions routières deux fois par heure.

Ainsi, au chapitre des conditions routières hivernales, le Ministère met en œuvre un important processus de suivi de la qualité de l'information transmise aux usagers au moyen du Québec 511 afin notamment de s'assurer qu'elle concorde avec ce que l'on observe sur les routes et autoroutes du Québec. Afin d'améliorer la qualité (pertinence, fiabilité, cohérence, etc.) de cette information, il s'affaire donc continuellement à parfaire ses processus de collecte et de diffusion de l'information ainsi qu'à rappeler les bonnes façons de faire à l'ensemble des personnes concernées.

Par ailleurs, le Ministère accorde une grande importance à la diffusion diligente de l'information générale concernant les lois, les règlements, les programmes et les politiques qu'il administre. Ainsi, toutes les conférences de presse majeures que les ministres ont tenues ont été intégrées dans la salle de presse virtuelle du site Web. Les communiqués et la documentation officielle s'y rattachant ont alors été mis en ligne la journée même. Dans le cas des autres conférences de presse, une procédure assure la diffusion des communiqués de presse sur le site Web des communiqués du gouvernement du Québec dans l'heure suivant le début de la conférence. De plus, le Ministère prend les dispositions nécessaires pour se conformer au Règlement sur la diffusion de l'information et sur la protection des renseignements personnels (voir la section 4.2).

Tenir compte de la satisfaction des citoyens

En 2009-2010, le Ministère a entrepris différentes démarches pour mesurer le degré de satisfaction des citoyens quant à l'évaluation des produits et services qu'il met à leur disposition. Parmi celles-ci, on trouve le sondage sur la satisfaction de la clientèle à l'égard du service Québec 511 Info Transports, dont les principaux résultats sont présentés dans le présent rapport au niveau de l'indicateur 37 du Plan stratégique 2008-2012.

3.3 Les résultats du Plan d'action de développement durable 2009-2013

Le 31 mars 2009, le Ministère rendait public son Plan d'action de développement durable 2009-2013 conformément à l'article 15 de la Loi sur le développement durable du Québec. Ce plan constitue l'engagement explicite du Ministère quant à la mise en œuvre de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013. Il regroupe les 14 actions prioritaires et 24 des indicateurs de la Stratégie de développement durable 2009-2013 du Ministère, qui a été rendue publique au même moment. Pour la première année de mise en œuvre du Plan d'action de développement durable 2009-2013, le pourcentage de réalisation mesuré est de 57 % (voir le résultat de l'indicateur 19 du Plan stratégique 2008-2012).

La Stratégie ministérielle de développement durable 2009-2013 vise, tout comme le Plan d'action, à assurer en tout temps des déplacements sécuritaires et efficaces, pour soutenir le développement économique et social, dans le respect de l'environnement et sans entraver les capacités des générations futures. Elle constitue un élément mobilisateur pour l'organisation et un outil de soutien pour la prise en considération du concept de développement durable dans l'ensemble de ses produits, services et activités. Elle est appliquée dans les trois domaines d'intervention du Ministère, soit la planification des activités de transport, la gestion de réseaux de transport et la gouvernance. Fondée sur 6 orientations, cette stratégie vise 14 objectifs qui devraient être atteints par la mise en œuvre de 26 actions. Elle incarne l'engagement du Ministère en matière de développement durable pour la période 2009-2013.

Les résultats en bref

Plan d'action de développement durable 2009-2013 du Ministère[35]

Indicateurs		Résultats 2008-2009	Résultats 2009-2010	Cibles 2009-2010	Cibles 2009-2013	Page
Objectif 1 de la Stratégie gouvernementale de développement durable : Mieux faire connaître le concept et les principes de développement durable et favoriser le partage des expériences et des compétences en cette matière ainsi que l'assimilation des savoirs et savoir-faire qui en facilitent la mise en œuvre						
Objectif ministériel 1 : Sensibiliser et former le personnel aux principes et aux applications du développement durable en transport						
Action 1.1 : Mettre en œuvre des activités contribuant à la réalisation du Plan gouvernemental de sensibilisation et de formation des personnels de l'administration publique						
1.	Pourcentage du personnel joint par les activités de sensibilisation au développement durable	S. O.	52 %	—	80 % d'ici à 2011	103
2.	Pourcentage du personnel joint ayant acquis une connaissance suffisante de la démarche de développement durable pour la prendre en compte dans ses activités courantes	S. O.	S. O.	—	50 % du personnel joint d'ici à 2013	104
Objectif 3 de la Stratégie gouvernementale de développement durable : Soutenir la recherche et les nouvelles pratiques et technologies contribuant au développement durable et en maximiser les retombées au Québec						
Objectif ministériel 2 : Stimuler la recherche et l'innovation favorisant le développement durable						
Action 2.1 : Élaborer et mettre en œuvre un cadre ministériel pour la priorisation de la recherche et de l'innovation favorisant entre autres le développement durable						
3.	Nombre de projets de recherche présentant une forte composante en développement durable démarrés dans l'année par rapport au nombre de projets démarrés inscrits dans la programmation de recherche annuelle	S.O.	67 %	50 % du total des projets démarrés	—	104
Objectif 4 de la Stratégie gouvernementale de développement durable : Poursuivre le développement et la promotion d'une culture de la prévention et établir des conditions favorables à la santé, à la sécurité et à l'environnement						
Objectif ministériel 3 : Assurer la sécurité des usagers						
Action 3.1 : Publier et mettre en œuvre le plan d'action ministériel en sécurité routière						
4.	Pourcentage de réduction du nombre de décès et de blessés graves	S.O.	S.O.	La ou les cibles sont à déterminer	—	105
Action 3.2 : Mettre en œuvre la Politique ministérielle sur le transport routier des marchandises 2009-2014						
5.	Pourcentage de réalisation des actions prévues dans les plans d'action annuels	S.O.	82,5 %	80 %	—	106
Objectif 6 de la Stratégie gouvernementale de développement durable : Appliquer des mesures de gestion environnementale et une politique d'acquisitions écoresponsables au sein des ministères et des organismes gouvernementaux						
Objectif ministériel 4 : Optimiser la prise en compte du développement durable et de l'environnement dans la gestion des produits, services et activités						
Action 4.1 : Mettre en œuvre des pratiques et des activités contribuant aux dispositions de la Politique pour un gouvernement écoresponsable, notamment un système de gestion environnementale (SGE)						
6.	État d'avancement de la mise en œuvre d'un système de gestion environnementale au Ministère	S.O.	10 %	—	SGE adopté d'ici à 2011	107

[35] La Loi sur le développement durable précise à l'article 15 que « [...] chaque ministère, organisme et entreprise compris dans l'Administration identifie dans un document qu'il doit rendre public les objectifs particuliers qu'il entend poursuivre pour contribuer à la mise en œuvre progressive de la stratégie (gouvernementale) [...] ». Le ministère des Transports a rendu public son Plan d'action de développement durable 2009-2013, qui vise à contribuer à l'atteinte de huit des objectifs de la *Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013*. En vertu de l'article 17 de cette Loi, soulignons que les objectifs qui n'ont pas été retenus et les motifs à l'appui se trouvent à l'annexe C du Plan d'action de développement durable 2009-2013 du Ministère.

Indicateurs		Résultats		Cibles		Page
		2008-2009	2009-2010	2009-2010	2009-2013	
7.	État d'avancement de la mise en œuvre de mesures ou d'activités contribuant à l'atteinte des objectifs nationaux de gestion environnementale	S. O.	6	—	Nombre de mesures ou d'activités	108
8.	État d'avancement de la mise en œuvre de pratiques d'acquisition écoresponsables	S. O.	5	—	Nombre de pratiques	108
Objectif 7 de la Stratégie gouvernementale de développement durable : Promouvoir la réduction de la quantité d'énergie et de ressources naturelles et matérielles utilisées pour la production et la mise en marché de biens et de services						
Objectif ministériel 5 : Favoriser une exploitation des infrastructures de transport dont l'impact est moindre sur l'environnement						
Action 5.1 : Pratiquer la réduction à la source, le réemploi, le recyclage et la valorisation des matières résiduelles avant de procéder à leur élimination						
9.	État de réalisation (élaboration et publication) d'indicateurs et de cibles	S. O.	5 %	—	À établir d'ici à 2011	110
10.	Quantité de matières résiduelles qui peut être réduite, réemployée, recyclée et valorisée	S. O.	S. O.	—	Potentiel de 3RVE[36] de 2011 à 2013	110
Objectif ministériel 6 : Assurer la pérennité des infrastructures par une amélioration de leur état						
Action 6.1 : Poursuivre la mise en œuvre du Plan de redressement du réseau routier 2007-2022 afin d'améliorer la qualité des chaussées						
11.	Pourcentage des chaussées du réseau routier supérieur en bon état · RSSCE · Hors RSSCE · Ensemble du réseau supérieur	 82,1 62,0 67,7	 83,1 64,1 69,4	 83,0 64,0 69,0	 84,0* 68,0* 72,0*	111
Action 6.2 : Poursuivre la mise en œuvre du Plan de redressement du réseau routier 2007-2022 afin d'améliorer la qualité des structures						
12.	Pourcentage des structures du réseau routier supérieur en bon état	57,7	61,8	58,2	65,0*	111
13.	Pourcentage des ponts du Ministère sur le réseau municipal en bon état	38,6	43,8	41,1	45,3*	111
Objectif 18 de la Stratégie gouvernementale de développement durable : Intégrer les impératifs du développement durable dans les stratégies et les plans d'aménagement et de développement régionaux et locaux						
Objectif ministériel 7 : Favoriser la concertation avec les principaux acteurs en matière d'aménagement et de développement du territoire						
Action 7.1 : Mettre en œuvre les dispositions du Plan d'action gouvernemental pour l'accompagnement des acteurs du milieu municipal qui soutiennent le dynamisme territorial						
14.	Nombre de dispositions du Plan d'action gouvernemental appliquées, auxquelles participe le Ministère	S. O.	3	—	Ensemble des dispositions appliquées d'ici à 2013	112

* Cible applicable au 31 mars 2012.

[36] 3RVE : Principe qui vise à prioriser dans l'ordre, la réduction à la source, le réemploi, le recyclage et la valorisation des matières résiduelles avant de procéder à leur élimination.

Indicateurs	Résultats 2008-2009	Résultats 2009-2010	Cibles 2009-2010	Cibles 2009-2013	Page
Objectif 20 de la Stratégie gouvernementale de développement durable : Assurer l'accès aux services de base en fonction des réalités régionales et locales, dans un souci d'équité et d'efficience					
Objectif ministériel 8 : Favoriser le transport collectif et actif					
Action 8.1 : Mettre en œuvre les programmes prévus dans la Politique québécoise du transport collectif relevant du Ministère					
15. Achalandage du transport en commun au Québec (millions de déplacements) · Hausse depuis 2007-2008 (%)	530,9 1,3	556,5 6,2	— —	566,0 8,0*	113
16. Achalandage du transport adapté (déplacements) · Hausse depuis 2007-2008 (%)	6 439 024 4,3	6 777 895 9,7	— —	6 793 335 10,0*	113
17. Nombre des initiatives incitant au transport actif grâce au Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile (PAGMTAA)	13	16	—	Nombre total d'initiatives	114
18. Quantité d'émissions de GES qui peut être potentiellement évitée et réduite	68	84	—	130*	114
Objectif 22 de la Stratégie gouvernementale de développement durable : Assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine et des ressources naturelles dans le respect de la capacité de support des écosystèmes					
Objectif ministériel 9 : Assurer une planification intégrée pour l'optimisation des réseaux de transport					
Action 9.1 : Élaborer et mettre en œuvre la Vision québécoise des transports à l'horizon de 2030					
19. Pourcentage de réalisation (élaboration et publication) de la Vision	S. O.	20 %	—	100 % en 2010	115
Action 9.2 : Élaborer la stratégie et le plan d'action d'accompagnement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec dans une perspective de développement durable et en assurer le suivi					
20. Pourcentage de réalisation (élaboration et publication) de la stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec	S. O.	40 %	—	100 % d'ici à 2010	116
21. Quantité d'émissions de GES qui peut être potentiellement évitée et réduite	S. O.	S. O.	—	Potentiel de réduction et d'évitement de 2010 à 2013	116
Action 9.3 : Élaborer et mettre en œuvre une politique québécoise sur l'intermodalité des transports					
22. Pourcentage de réalisation (élaboration et publication) de la politique québécoise sur l'intermodalité des transports	29 %	57 %	—	100 % en 2009	117
23. Quantité d'émissions de GES qui peut être potentiellement évitée et réduite	S. O.	S. O.	—	Potentiel de réduction et d'évitement de 2010 à 2013	117
Objectif ministériel 10 : Contribuer à l'évitement et à la réduction des émissions de GES par des mesures visant l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le secteur du transport des marchandises					
Action 10.1 : Mettre en œuvre les actions d'évitement et de réduction inscrites dans le Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012 et les mesures d'efficacité énergétique inscrites dans la Stratégie énergétique du Québec 2006-2015 qui relèvent du Ministère et qui sont du domaine du transport des marchandises					
24. Quantité d'émissions de GES prévue dans le Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012 qui peut être potentiellement évitée et réduite et qui relève du Ministère	S. O.	166 kt	—	1 460 kt*	118

* Cible applicable au 31 mars 2012.

Les résultats détaillés

OBJECTIF 1

DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2008-2013

Mieux faire connaître le concept et les principes de développement durable et favoriser le partage des expériences et des compétences en cette matière ainsi que l'assimilation des savoirs et savoir-faire qui en facilitent la mise en œuvre

Objectif ministériel 1 - Sensibiliser et former le personnel aux principes et aux applications du développement durable en transport

ACTION 1.1

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

L'action 1.1 vise à informer tout le personnel du Ministère des démarches gouvernementales et ministérielles en matière de développement durable ainsi que de leurs implications. Elle a également pour but de fournir au personnel des outils lui permettant de mettre en pratique les nouvelles connaissances acquises afin que sa contribution aux activités du Ministère tienne compte des principes de développement durable.

Indicateur 1

Pourcentage du personnel joint par les activités de sensibilisation au développement durable

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2010-2011
S. O.	52 %	80 % du personnel sera joint d'ici à 2011

Commentaires

Lancement du Plan d'action et de la Stratégie de développement durable 2009-2013

- Le Ministère a lancé son plan d'action, sa stratégie de développement durable et le document *Les principales réalisations ministérielles en matière de développement durable : synthèse* pour l'ensemble de ses employés. À cette occasion, il a tenu des rencontres avec le personnel à Québec, à Montréal et dans les 14 directions territoriales.
- Environ 65 séances d'information dans l'ensemble du Ministère ont attiré quelque 3 750 employés.
- Le lancement a permis de rejoindre 52 % des employés du Ministère.

Journée d'accueil ministériel

- Le Ministère a organisé 2 journées d'accueil ministériel pour ses 281 nouveaux employés. Ces journées visaient à fournir de l'information sur le Ministère, à permettre aux nouveaux employés de se situer et de comprendre leur rôle au sein de l'organisation, ainsi qu'à leur faire connaître la démarche gouvernementale et ministérielle de développement durable.

Indicateur 2

Pourcentage du personnel joint ayant acquis une connaissance suffisante de la démarche de développement durable pour la prendre en compte dans ses activités courantes

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2012-2013
S. O.	S. O.	50 % du personnel joint aura, d'ici à 2013, une connaissance suffisante de la démarche de développement durable pour la prendre en compte dans ses activités courantes

Commentaire

- Aucune activité de formation n'a été réalisée en 2009-2010, puisque la priorité a été accordée à la sensibilisation.

OBJECTIF 3

DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2008-2013

Soutenir la recherche et les nouvelles pratiques et technologies contribuant au développement durable et en maximiser les retombées au Québec

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

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

Afin de s'assurer que le développement durable est au cœur de ses priorités de recherche, le Ministère compte favoriser les projets de recherche dont le développement durable constitue une forte composante.

Indicateur 3

Nombre de projets de recherche présentant une forte composante en développement durable démarrés dans l'année par rapport au nombre de projets démarrés inscrits dans la programmation de recherche annuelle

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2009-2010
S. O.	8 sur 12 = 67 %*	50 % du total des projets démarrés dans l'année présentent une forte composante en développement durable

* Les projets démarrés en 2009-2010, mais n'ayant pas été soumis lors de l'appel de projets pour établir la programmation 2009-2010 n'ont pas été évalués pour le critère d'intégration des principes de développement durable. Ils ne sont donc pas considérés dans l'évaluation de l'indicateur pour la première année. Une évaluation systématique du critère d'intégration des principes de développement durable pour tous les projets démarrés dans l'année sera effectuée à compter de 2010-2011.

Commentaire

- Parmi les 21 projets de recherche démarrés dans l'année, 12 ont été soumis à la nouvelle procédure d'analyse de la composante en développement durable puisqu'ils faisaient partie de la programmation 2009-2010. Parmi ceux-ci, 67 % ont obtenu une note supérieure ou égale à 6/10; ils comprennent donc une forte composante en développement durable. Ainsi, la cible du Plan d'action de développement durable 2009-2013 a été atteinte en 2009-2010.

OBJECTIF 4

DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2008-2013

Poursuivre le développement et la promotion d'une culture de la prévention et établir des conditions favorables à la santé, à la sécurité et à l'environnement

Objectif ministériel 3 - Assurer la sécurité des usagers

ACTION 3.1
Publier et mettre en œuvre le plan d'action ministériel en sécurité routière

Afin que le Québec devienne un des chefs de file mondiaux en sécurité routière, le Ministère s'associe à plusieurs partenaires déterminés à atteindre des objectifs communs en la matière. La contribution particulière du Ministère, afin d'assumer pleinement son rôle de leader dans ce domaine, sera énoncée de nouveau dans son plan d'action ministériel, qui a pour but d'améliorer le bilan routier au Québec et de s'assurer d'optimiser les gains de sécurité dans les divers projets routiers.

Indicateur 4

Pourcentage de réduction du nombre de décès et de blessés graves

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2009-2010
S. O.	S. O.	La ou les cibles sont à déterminer

Commentaires

- Le Ministère entend diffuser le volet « Environnement routier » de son plan d'action en 2010-2011 et compte préciser ses cibles pour les deux prochaines années.
- Toutefois, la mise en œuvre de ce volet a été amorcée en 2009-2010.

.

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

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

Indicateur 5

Pourcentage de réalisation des actions prévues dans les plans d'action annuels

(cet indicateur est lié à l'indicateur 9 du Plan stratégique 2008-2012, auquel le lecteur peut se référer pour obtenir un complément d'information)

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2009-2010
S. O.	82,5 %*	80 % des actions prévues dans les plans d'action annuels seront réalisées

* À noter que 49 actions ont été considérées pour le calcul du niveau de performance, puisqu'un certain nombre d'actions inscrites dans le plan annuel relèvent de la responsabilité des partenaires du Ministère. Il se peut que le degré de réalisation de ces dernières ne soit pas disponible, notamment parce que les partenaires n'ont pas les mêmes calendriers de reddition de comptes que le Ministère.

Commentaires

- Le plan d'action visait à établir clairement les cibles à atteindre pour l'année 2009-2010. Il a fait l'objet d'un consensus parmi tous les acteurs concernés, qui ont été consultés lors de sa préparation.
- Pour l'année qui vient de se terminer, les 14 axes d'intervention de la politique ont été abordés. De plus, 36 pistes d'action inscrites dans le plan ont été mises en œuvre et concrétisées par 55 actions du Ministère et de ses partenaires. Les objectifs de réalisation du travail ont été dépassés pour atteindre 82,5 %. Sauf quelques exceptions, toutes les actions ont donné des résultats significatifs.

OBJECTIF 6

DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2008-2013

Appliquer des mesures de gestion environnementale et une politique d'acquisitions écoresponsables au sein des ministères et des organismes gouvernementaux

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

ACTION 4.1

Mettre en œuvre des pratiques et des activités contribuant aux dispositions de la Politique pour un gouvernement écoresponsable, notamment un système de gestion environnementale (SGE)

La politique administrative pour un gouvernement écoresponsable a pour objet d'inciter l'administration publique à mener des actions et à adopter des pratiques concrètes de gestion environnementale et d'acquisition écoresponsables. L'ensemble des cibles et objectifs définis par des politiques et stratégies comme la Politique québécoise de gestion des matières résiduelles, le Plan d'action sur les changements climatiques, la Stratégie énergétique du Québec, etc., de même que leurs échéanciers, servent de cibles nationales aux ministères et organismes gouvernementaux.

Afin de s'assurer que l'environnement et le développement durable sont adéquatement considérés dans l'ensemble de ses produits, services et activités, le Ministère s'est engagé à adopter une approche globale en matière de gestion environnementale, c'est-à-dire à implanter un système de gestion environnementale. La mise sur pied de cette initiative se fera de manière progressive et débutera avec la ligne d'affaires « Gestion des infrastructures de transport », qui comprend :

- la conservation des chaussées;
- la conservation des structures;
- l'amélioration des infrastructures routières;
- le développement des infrastructures routières.

Indicateur 6

État d'avancement de la mise en œuvre d'un système de gestion environnementale au Ministère

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2010-2011
S. O.	10 %*	Avoir adopté un système de gestion environnementale d'ici à 2011 (100 %)

* La mise en place d'un système de gestion environnementale selon le modèle ISO 14001 se fait en quatre étapes : l'engagement et la planification, la mise en œuvre, le contrôle et l'évaluation. Cet indicateur mesure l'état d'avancement de la première étape du processus d'implantation d'un système de gestion environnementale selon la norme ISO.

Commentaire

- En 2009-2010, le Ministère a préparé la démarche d'implantation du SGE au Ministère.

Indicateur 7

État d'avancement de la mise en œuvre de mesures ou d'activités contribuant à l'atteinte des objectifs nationaux de gestion environnementale

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2012-2013
S. O.	6	Nombre de mesures ou d'activités mises en œuvre pour contribuer directement à l'atteinte des objectifs nationaux de gestion environnementale

Commentaires

Les mesures ou activités mises en œuvre en 2009-2010 sont les suivantes :

1. Le Ministère met à la disposition de ses employés 16 salles de vidéoconférence. Des systèmes portatifs sont également disponibles. De plus, chaque directeur territorial possède un système personnel.
2. Le Ministère prévoit dans ses projets, lors de certains aménagements et lorsque la situation s'y prête, l'installation d'interrupteurs à détection de mouvement pour l'éclairage des salles de bain et des salles de repos. Il a aussi négocié une entente avec les propriétaires des immeubles qu'il occupe pour réduire la climatisation et l'éclairage de nuit.
3. Au moins 60 % du personnel du Ministère a accès à un système de récupération « multimatières » (papier ou carton, verre, métal, plastique).
4. Afin de réduire la consommation d'eau embouteillée au bureau, le Ministère a fait installer des refroidisseurs reliés au système des municipalités.
5. La déclaration des biens excédentaires (mobilier, fournitures, espaces réservés, cartouches d'imprimantes, etc.) faites auprès du Centre de services partagés du Québec (CSPQ) favorise le réemploi de ces biens.
6. Les imprimantes gérées par la Direction des technologies de l'information sont configurées par défaut en mode recto verso. Lors de l'acquisition de nouvelles imprimantes, l'option recto verso est commandée.

Indicateur 8

État d'avancement de la mise en œuvre de pratiques d'acquisition écoresponsables

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2012-2013
S. O.	5	Nombre des pratiques d'acquisition écoresponsables

Commentaires

Les pratiques d'acquisition écoresponsables suivantes ont été mises en œuvre en 2009-2010 :

1. Un agent de prétrempage a été ajouté au sel de déglaçage. L'utilisation de ce produit a été mise en application dans les centres de services de Laurier-Station–Lévis et de Sherbrooke. Il s'agit d'un projet pilote dont les résultats seront connus en juin 2010.

2. La peinture alkyde a été remplacée par de la peinture à base d'eau. Ainsi, pour la saison de marquage routier 2009, soit près de 4 ans avant la date fixée par la règlementation fédérale, le Service des acquisitions a remplacé un peu plus de 2 300 000 litres de peinture alkyde par de la peinture à base d'eau sur un achat total de plus de 2 400 000 litres. De ce fait, le Service des acquisitions a inversé la tendance en achetant seulement 109 475 litres de peinture alkyde et ce, dès le début de cette nouvelle initiative.

3. La mise sur pied d'une démarche structurée de pratiques d'acquisition écoresponsables a été entreprise au Service des acquisitions. Celui-ci a défini son champ d'action et la démarche à suivre pour atteindre les objectifs du présent indicateur. De plus, il a défini la procédure à suivre pour documenter et compiler tous les gestes posés en matière de développement durable afin que ses données soient fiables et facilement vérifiables.

4. Le CSPQ a acquis un peu plus de 90 % du parc informatique du Ministère par la commande ouverte gouvernementale pour les acquisitions d'ordinateurs. Un des critères de cette commande est d'atteindre obligatoirement le niveau de classification « Argent » des critères *Electronic Product Environmental Assessment Tool (EPEAT).*

5. Le Ministère acquiert des imprimantes moins dommageables pour l'environnement, car les modèles offerts dans l'offre permanente du CSPQ répondent à des critères environnementaux. Il a aussi sensibilisé le personnel à l'importance d'imprimer recto verso, de faire de la lecture à l'écran, de privilégier l'impression en noir et blanc et de n'imprimer que lorsque c'est nécessaire.

OBJECTIF 7

DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2008-2013

Promouvoir la réduction de la quantité d'énergie et de ressources naturelles et matérielles utilisées pour la production et la mise en marché de biens et de services

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

ACTION 5.1

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

Compte tenu de l'importance de poursuivre la réduction, le réemploi, le recyclage et la valorisation des matières résiduelles lors de travaux routiers, le Ministère s'est engagé à entreprendre les démarches nécessaires afin de produire un ou des indicateurs mesurables d'ici un an. Par la suite, de 2011 à 2013, les résultats de l'action seront mesurés par les indicateurs retenus.

Indicateur 9

État de réalisation (élaboration et publication) d'indicateurs et de cibles

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2010-2011
S. O.	5 %	Le ou les indicateurs et cibles seront établis d'ici à 2011

Commentaire

- Un groupe de travail ministériel sera formé afin de déterminer des indicateurs et des cibles liés à la quantité de matières résiduelles qui est réduite, réemployée, recyclée et valorisée lors de la réfection et de la construction d'infrastructures qui relèvent du Ministère.

Indicateur 10

Quantité de matières résiduelles qui peut être réduite, réemployée, recyclée et valorisée

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2012-2013
S. O.	S. O.	Potentiel de réduction, de réemploi, de recyclage et de valorisation des matières résiduelles de 2011 à 2013 (à déterminer en fonction des indicateurs retenus)

Commentaire

- Puisque cet indicateur dépend de l'atteinte de la cible de l'indicateur 9, aucun résultat n'est disponible en 2009-2010.

Objectif ministériel 6 - Assurer la pérennité des infrastructures par une amélioration de leur état

ACTION 6.1
Poursuivre la mise en œuvre du Plan de redressement du réseau routier 2007-2022 afin d'améliorer la qualité des chaussées

Conformément au *Plan québécois des infrastructures — Des fondations pour réussir*, le Ministère s'est doté d'un plan de redressement de l'état du réseau routier pour la période 2007-2022 comportant, entre autres choses, un volet qui est consacré au redressement du réseau routier et qui a comme objectif d'assurer l'amélioration de la qualité des infrastructures routières sur un horizon de 15 ans. Ce plan prévoit que 83 % des chaussées soient en bon état selon le confort de roulement en 2022.

Indicateur 11

Pourcentage des chaussées du réseau supérieur en bon état

(cet indicateur correspond à l'indicateur 1 du Plan stratégique 2008-2012, auquel le lecteur peut se référer pour obtenir un complément d'information)

	Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2009-2010	Cible 2010-2011	Cible 2011-2012
RSSCE	82,1	83,1	83,0	83,5	84,0
Hors RSSCE	62,0	64,1	64,0	66,0	68,0
Ensemble du réseau	67,7	69,4	69,0	70,0	72,0

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

En ce qui concerne l'amélioration de la qualité des structures, le plan de redressement de l'état du réseau routier québécois pour la période 2007-2022 prévoit globalement que 80 % des structures soient en bon état en 2022.

Indicateur 12

Pourcentage des structures du réseau routier supérieur en bon état*

(cet indicateur correspond à l'indicateur 2 du Plan stratégique 2008-2012, auquel le lecteur peut se référer pour obtenir un complément d'information)

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2009-2010**	Cible 2010-2011**	Cible 2011-2012**
57,7	61,8	58,2	61,6	65,0

* Une structure en bon état est une structure qui ne nécessite aucune intervention avant cinq ans.

** Les cibles qui avaient été publiées à l'origine dans le Plan d'action de développement durable 2009-2013 ont été harmonisées avec celles du Plan stratégique 2008-2012 du Ministère.

Indicateur 13

Pourcentage des ponts du Ministère sur le réseau municipal en bon état*

(cet indicateur correspond à l'indicateur 3 du Plan stratégique 2008-2012, auquel le lecteur peut se référer pour obtenir un complément d'information)

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2009-2010**	Cible 2010-2011**	Cible 2011-2012**
38,6	43,8	41,1	43,5	45,3

* Un pont en bon état est un pont qui ne nécessite aucune intervention avant cinq ans.

** Les cibles qui avaient été publiées à l'origine dans le Plan d'action de développement durable 2009-2013 ont été harmonisées avec celles du Plan stratégique 2008-2012 du Ministère.

OBJECTIF 18

DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2008-2013

Intégrer les impératifs du développement durable dans les stratégies et les plans d'aménagement et de développement régionaux et locaux

Objectif ministériel 7 - Favoriser la concertation avec les principaux acteurs en matière d'aménagement et de développement du territoire

ACTION 7.1

Mettre en œuvre les dispositions du Plan d'action gouvernemental pour l'accompagnement des acteurs du milieu municipal qui soutiennent le dynamisme territorial

L'orientation 6 de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013 comprend une activité qui porte sur « […] l'accompagnement des principaux acteurs qui interviennent et animent la dynamique locale et régionale, dont prioritairement les municipalités, les établissements des réseaux de l'éducation, de la santé et des services sociaux, ainsi que des entreprises. » Par ailleurs, le Ministère participe aux travaux de la Table d'accompagnement conseil auprès des organismes municipaux.

Cette table interministérielle, composée de représentants de huit ministères et de deux organismes gouvernementaux, a élaboré le Plan d'action gouvernemental pour l'accompagnement conseil des organismes municipaux dans leurs démarches de développement durable.

Indicateur 14

Nombre de dispositions du Plan d'action gouvernemental appliquées auxquelles participe le Ministère

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2012-2013
S. O.	3	L'ensemble des dispositions du Plan d'action gouvernemental auxquelles participe le Ministère seront appliquées d'ici à 2013

Commentaires

- Comme membre de la Table d'accompagnement conseil auprès des organismes municipaux, le Ministère a participé à la mise en œuvre de trois actions du Plan d'action :
  - 1.1.1 Dresser un portrait de situation des démarches de développement durable menées par les organismes municipaux, et ce, par l'entremise d'une recherche du MAMROT qui vise à identifier des initiatives significatives de développement durable de municipalités.
  - 1.1.4 Inventorier les actions des ministères et organismes, contribuant à un développement durable, qui ont des incidences sur les interventions des organismes municipaux et qui nécessitent un accompagnement. Ce recensement va permettre de dégager des gestes conjoints ou concertés pour accompagner les organismes municipaux.
  - 1.1.5 Réaliser un inventaire des outils et moyens d'accompagnement existants tant par les ministères et organismes que les organisations externes.

OBJECTIF 20

DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2008-2013

Assurer l'accès aux services de base en fonction des réalités régionales et locales, dans un souci d'équité et d'efficience

Objectif ministériel 8 - Favoriser le transport collectif et actif

ACTION 8.1

Mettre en œuvre les programmes prévus dans la Politique québécoise du transport collectif relevant du Ministère

La Politique québécoise du transport collectif comprend sept programmes d'aide financière. En plus de concourir à la réduction des émissions de GES, l'application de ces programmes accroîtra l'accessibilité du transport collectif partout au Québec, autant dans les villes que dans les milieux ruraux.

Indicateur 15

Pourcentage d'augmentation de l'achalandage du transport en commun

(cet indicateur correspond à l'indicateur 10 du Plan stratégique 2008-2012, auquel le lecteur peut se référer pour obtenir un complément d'information)

Résultat 2007-2008*	Résultat 2008-2009**	Résultat 2009-2010**	Cible de 2007 à 2012
524,1	530,9 Hausse de 1,3 %***	556,5 Hausse de 6,2 %***	566,0 Hausse de 8 %***

* Depuis la publication du *Rapport annuel de gestion 2007-2008,* dans lequel le résultat était basé sur l'année civile 2006, la notion d'achalandage du transport en commun a été revue afin d'y inclure l'achalandage des organismes municipaux et intermunicipaux de transport situés à l'extérieur des six régions métropolitaines de recensement.

** Le résultat de 2008-2009 est basé sur l'achalandage pour l'année civile 2007, alors que le résultat de 2009-2010 correspond à l'achalandage pour l'année civile 2008. Ces données sont les plus récentes disponibles.

*** La hausse en pourcentage correspond à la variation par rapport aux résultats de l'année 2007-2008, c'est-à-dire ceux de l'année civile 2006.

Indicateur 16

Pourcentage d'augmentation de l'achalandage du transport adapté

(cet indicateur correspond à l'indicateur 13 du Plan stratégique 2008-2012, auquel le lecteur peut se référer pour obtenir un complément d'information)

Résultat 2007-2008*	Résultat 2008-2009*	Résultat 2009-2010*	Cible 2011-2012
6 175 759	6 439 024 Hausse de 4,3 %	6 777 895 Hausse de 9,7 %	6 793 335 Hausse de 10 %

Source : Répertoires statistiques – transport adapté 2006, 2007 et 2008 du Ministère.

* Les résultats de 2007-2008 concernent l'achalandage pour l'année civile 2006; ceux de 2008-2009 se rapportent à l'année 2007 et ceux de 2009-2010, à l'année 2008. La hausse présentée en pourcentage correspond à la variation par rapport aux résultats de l'année 2007-2008 (ceux de l'année civile 2006).

Indicateur 17

Nombre des initiatives incitant au transport actif grâce au Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile (PAGMTAA)

(cet indicateur correspond à l'indicateur 11 du Plan stratégique 2008-2012, auquel le lecteur peut se référer pour obtenir un complément d'information)

	Nombre de projets	
	Résultats 2008-2009*	Résultats 2009-2010*
Volet : transport actif		
· Plans de mobilité active	0	4
· Infrastructures et équipements	5	5
· Activités de formation à l'intention des responsables municipaux	1	1
· Activités d'éducation, de sensibilisation et de promotion des déplacements actifs auprès de la population	7	6
TOTAL	**13**	**16**

* Il s'agit des nouveaux projets qui ont débuté pendant l'année en cours.

Indicateur 18

Quantité d'émissions de GES qui peut être potentiellement évitée et réduite

(cet indicateur correspond aux actions 6 et 7 de l'indicateur 20 du Plan stratégique 2008-2012, auquel le lecteur peut se référer pour obtenir un complément d'information)

Résultat 2008-2009 (kilotonnes)	Résultat 2009-2010 (kilotonnes)	Cible 2011-2012 (kilotonnes)
68	84	Potentiel de réduction et d'évitement de 130 kt de GES d'ici à 2012

OBJECTIF 22

DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2008-2013

Assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine et des ressources naturelles dans le respect de la capacité de support des écosystèmes

Objectif ministériel 9 - Assurer une planification intégrée pour l'optimisation des réseaux de transport

ACTION 9.1

Élaborer et mettre en œuvre la Vision québécoise des transports à l'horizon de 2030

Avec la réalisation des plans territoriaux de mobilité durable, un engagement annoncé dans le Plan stratégique 2008-2012, le Ministère entend favoriser une planification intégrée des systèmes de mobilité et d'aménagement du territoire en conformité avec les grandes orientations gouvernementales, comme celles qui découlent de la Loi sur le développement durable et celles relatives à la réduction des émissions de GES. Le succès d'un tel exercice est conditionnel à la mise en place d'un cadre stratégique permettant d'orienter les décisions et les interventions du Ministère à long terme. La Vision québécoise des transports à l'horizon de 2030 répondra notamment à cette exigence, puisqu'elle permettra de mieux comprendre les tendances et les enjeux qui façonneront l'évolution des transports au Québec à court, moyen et long terme. Elle constituera un outil d'aide à la prise de décision permettant de déterminer et de prioriser les interventions en fonction d'objectifs stratégiques. Ainsi, elle est intrinsèque à l'élaboration des plans territoriaux de mobilité durable.

Indicateur 19

Pourcentage de réalisation (élaboration et publication) de la Vision

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2009-2010
S. O.	20 %	100 % de la Vision sera réalisée en 2010

Commentaire

- Les documents contractuels pour les ressources externes qui participent à la préparation de scénarios 2030, à la revue de la littérature sur les visions de mobilité dans le monde et à la préparation d'une proposition de Vision québécoise des transports à l'horizon 2030 ont été élaborés.

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

L'initiative de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec fait suite à la signature d'un protocole d'entente par les ministres des Transports du Québec, de l'Ontario et du Canada, le 30 juillet 2007. Ce protocole avait pour objectif de définir, d'ici l'automne 2009, une stratégie d'intervention accompagnée d'un plan d'action à court terme (5 ans), à moyen terme (10 ans) et à long terme (15 ans) visant le développement d'un système de transport intégré, durable, sûr et compétitif pour soutenir le commerce international.

Indicateur 20

Pourcentage de réalisation (élaboration et publication) de la stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec

(cet indicateur est lié à l'indicateur 7 du Plan stratégique 2008-2012, auquel le lecteur peut se référer pour obtenir un complément d'information)

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2009-2010
S. O.	40 %	100 % de la stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec sera réalisée d'ici à 2010

Commentaire

- Lors de la définition de l'indicateur, la stratégie de la Porte continentale comprenait également un plan d'action. Depuis, le document de la stratégie a été scindé en deux documents distincts (stratégie et plan d'action) qui vont paraître à des moments différents. Le document portant sur la stratégie est terminé. Les gouvernements du Québec et de l'Ontario l'ont entériné. Le gouvernement fédéral ne l'a pas encore endossé. Quant au plan d'action, il est en cours de préparation.

Indicateur 21

Quantité d'émissions de GES qui peut être potentiellement évitée et réduite

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2012-2013
S. O.	S. O.	Potentiel de réduction et d'évitement de kt de GES de 2010 à 2013 (à déterminer en fonction des mesures retenues)

Commentaire

- Puisque cet indicateur dépend de l'atteinte de la cible de l'indicateur 20, une évaluation ne pouvait pas être effectuée pour 2009-2010.

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

Le premier ministre a annoncé, en 2008, que le Québec se doterait d'une politique gouvernementale sur l'intermodalité afin d'améliorer les infrastructures et services de transport et d'augmenter la compétitivité des entreprises, et ce, dans une perspective de développement durable. Dans cette optique, le Ministère travaille en ce moment à l'élaboration de la Politique sur l'intermodalité du transport des marchandises. Cette politique vise à accroître la complémentarité entre le transport routier et les modes ferroviaire, maritime et aérien, pour l'établissement d'un véritable système de transport intermodal.

Indicateur 22

Pourcentage de réalisation (élaboration et publication) de la politique québécoise sur l'intermodalité des transports

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2008-2009
29 %*	57 %	100 % de la politique québécoise sur l'intermodalité des transports sera réalisée en 2009

* En 2008-2009, le projet de politique a été présenté dans ses grandes lignes au comité de gestion et aux partenaires clés du Ministère.

Commentaire

- Le projet de politique a fait l'objet d'une consultation interministérielle en octobre 2009. Les directions des ministères consultés ont fait part de leurs commentaires. Au 31 mars 2010, une version préliminaire de la politique était en préparation en vue d'une présentation aux autorités ministérielles.

Indicateur 23

Quantité d'émissions de GES qui peut être potentiellement évitée et réduite

Résultat 2008-2009	Résultat 2009-2010	Cible 2012-2013
S. O.	S. O.	Potentiel de réduction et d'évitement de kt de GES de 2010 à 2013 (à déterminer en fonction des mesures retenues)

Commentaire

- Puisque cet indicateur dépend de l'atteinte de la cible de l'indicateur 22, une évaluation ne pouvait pas être effectuée pour 2009-2010.

Objectif ministériel 10 - Contribuer à l'évitement et à la réduction des émissions de GES par des mesures visant l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le secteur du transport des marchandises

ACTION 10.1
Mettre en œuvre les actions d'évitement et de réduction inscrites dans le Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012 et les mesures d'efficacité énergétique inscrites dans la Stratégie énergétique du Québec 2006-2015 qui relèvent du Ministère et qui sont du domaine du transport des marchandises

Dans le cadre de l'effort gouvernemental en matière de lutte contre les changements climatiques et d'amélioration de l'efficacité énergétique, le Ministère a la responsabilité de mettre en œuvre certaines actions décrites dans le Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012 et dans la Stratégie énergétique du Québec 2006-2015, notamment dans le domaine du transport des marchandises.

Indicateur 24

Quantité d'émissions de GES prévue dans le Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012 qui peut être potentiellement évitée et réduite et qui relève du Ministère

(cet indicateur correspond aux actions 8, 9 et 10 de l'indicateur 20 du Plan stratégique 2008-2012, auquel le lecteur peut se référer pour obtenir un complément d'information)

	Résultat 2008-2009 (kilotonnes)	Résultat 2009-2010 (kilotonnes)	Cible 2011-2012 (kilotonnes)
Favoriser l'implantation de projets intermodaux pour le transport des marchandises	0	36*	Potentiel de réduction et d'évitement de 1 460 kt de GES d'ici à 2012
Mettre sur pied un programme de soutien à la pénétration de l'innovation technologique en matière d'efficacité énergétique dans le transport des marchandises	0	**	
Adopter une règlementation rendant obligatoire l'activation des limiteurs de vitesse des camions à un maximum de 105 km/h	**	130	
TOTAL	**0**	**166**	

* Le potentiel d'atténuation ou de réduction présenté a fait l'objet d'une vérification selon la norme ISO 14064-3.

** Une méthodologie est en cours d'élaboration.

Partie 4

Les exigences législatives et gouvernementales

Partie 4

Les exigences législatives et gouvernementales

4.1 L'application de la politique linguistique

M^me^ Isabelle Turgeon est linguiste au Service d'information aux citoyens, à Québec.

Conformément à la Politique gouvernementale relative à l'emploi et à la qualité de la langue française dans l'Administration, le Ministère a élaboré sa politique linguistique en mars 1998. Le personnel peut la consulter dans le site intranet.

En 2009-2010, les différentes interventions de la responsable de l'application de la politique linguistique du Ministère auprès du personnel ont porté sur la signalisation, l'affichage, l'utilisation d'une autre langue que le français dans l'Administration, la production de documents à l'occasion d'activités spéciales ou internationales, ainsi que sur la pertinence de la traduction de documents. Par ailleurs, compte tenu de l'évolution de la langue française, qui se traduit notamment par les rectifications de l'orthographe, des précisions seront apportées à cet effet dans la nouvelle politique linguistique, qui entrera en vigueur au cours de l'exercice financier 2010-2011.

En 2009-2010, la majorité des plaintes de nature linguistique (quatre sur un total de sept) ont été adressées par des citoyens à l'Office québécois de la langue française, qui les a transmises au Ministère.

Tous les documents publiés à l'extérieur du Ministère et sur le Web, ainsi que de ceux destinés à l'ensemble du personnel font l'objet d'une révision linguistique. Le personnel du Ministère a aussi accès à un service de consultations ponctuelles et de recherche terminologique.

Les documents révisés au Ministère

	2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Révisés à l'interne*				
Nombre de travaux	824	865	1 063	1 086
Nombre de pages	6 588	5 721	5 688	5 615
Révisés à l'externe*				
Nombre de travaux	99	90	85	60
Nombre de pages	5 388	4 981	5 778	2 632
Total				
Nombre de travaux	923	955	1 148	1 146
Nombre de pages	11 976	10 702	11 466	8 247

* En 2006-2007 et 2007-2008, les documents de 50 pages et plus étaient automatiquement révisés à l'externe, alors que ceux de moins de 50 pages étaient révisés à l'interne. Depuis 2008-2009, la taille des documents n'est plus le seul critère pour faire réviser ou non un document à l'externe. L'urgence de la demande et la charge de travail de la linguiste sont également prises en considération.

Les consultations ponctuelles par téléphone ou sur place

	2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Nombre de questions	1 739	1 200	1 807	1 486

4.2 L'accès à l'information et la protection des renseignements personnels

Conformément aux dispositions de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (L.R.Q. c. A-2.1) (Loi sur l'accès), le Ministère assume des responsabilités concernant l'accès aux documents qu'il a en sa possession relativement à la réalisation de son mandat et à l'égard des mesures visant à assurer la protection des renseignements personnels.

Pour l'année 2009-2010, le personnel du Ministère a traité 296 demandes d'accès adressées en vertu de la Loi sur l'accès. Comparativement à l'année 2008-2009, l'augmentation enregistrée est de l'ordre de 50 %. Cette croissance s'explique en partie par les demandes concernant les documents contractuels, lesquels ont suscité un grand intérêt. La majorité des demandes proviennent de journalistes, d'organisations syndicales ou de représentants de compagnies.

L'ensemble des demandeurs ont reçu une réponse dans les délais fixés par la Loi. À cet égard, la revue des décisions rendues montre que pour 39 % des demandes, tous les documents recherchés ont pu être transmis au demandeur, alors que dans 18 % des cas, l'information demandée n'a été divulguée qu'en partie. Enfin, la transmission des documents a été refusée pour 21 % des demandes, en vertu des restrictions prévues à la Loi. Ces restrictions concernent notamment les analyses, les avis et les recommandations assujettis aux processus décisionnels, les renseignements techniques et d'ingénierie, de même que ceux obtenus des tiers et jugés confidentiels. Quelques demandes ont été transférées à un autre organisme public ou concernaient des documents inexistants. En ce qui concerne les recours devant la Commission d'accès à l'information, 12 demandes de révision ont été enregistrées, ce qui représente moins de 4 % du total des demandes d'accès traitées.

Au cours de l'exercice financier 2009-2010, des efforts importants ont été consacrés à la poursuite de la mise en œuvre des mesures prévues dans le Règlement sur la diffusion de l'information et sur la protection des renseignements personnels (R.R.Q., c. A-2.1, r.0.2), qui est en vigueur depuis le 29 mai 2008.

Ainsi, le 29 novembre 2009, le Ministère a diffusé, dans son site Internet, les documents et renseignements visés par la section III du Règlement qui le concerne. Par la suite, les documents à publier ont été mis en ligne au fur et à mesure de leur production. Au cours du printemps 2009, tous les membres de la haute direction, une partie du personnel d'encadrement ainsi que le personnel professionnel concerné ont assisté à des séances d'information sur la section III. Au cours de l'automne 2009, des activités de sensibilisation et de formation sur mesure ont été offertes à l'ensemble du personnel appelé à appliquer la section III. De plus, trois activités de communication ont été réalisées : une pour les gestionnaires et deux pour l'ensemble du personnel. Un processus administratif permettant l'application de la section III du Règlement a été adopté. Le Ministère travaille actuellement à la mise au point d'un système informatique de suivi des documents visés.

4.3 Le suivi des objectifs des programmes d'accès à l'égalité ou du plan d'embauche pour certains groupes cibles

a. Les renseignements généraux

Le Ministère souscrit aux principes gouvernementaux visant à accroître le nombre d'employés appartenant à des groupes sous-représentés au sein de l'effectif gouvernemental. Les programmes d'accès à l'égalité s'adressent aux membres des communautés culturelles, aux autochtones, aux anglophones, aux personnes handicapées ainsi qu'aux femmes dans certains secteurs d'emploi.

Rappelons que l'article 53 de la Loi sur la fonction publique prévoit ce qui suit : « À la suite d'un concours, la nomination d'un fonctionnaire est faite au choix parmi les personnes inscrites sur la liste de déclaration d'aptitudes. Lorsqu'une liste de déclaration d'aptitudes comprend un candidat visé par un programme d'accès à l'égalité ou un plan d'embauche pour les personnes handicapées, le sous-ministre ou le dirigeant d'organisme tient compte des objectifs fixés par ce programme ou ce plan. Il tient aussi compte des objectifs d'embauche, déterminés par le Conseil du trésor, à l'égard des diverses composantes de la société québécoise ».

b. Les données globales[37]

Embauche totale en 2009-2010

	Réguliers[38]	Occasionnels[39]	Étudiants	Stagiaires
Nombre total de personnes embauchées	223	928	305	263

Nombre d'employés réguliers au 31 mars 2010

Effectif total (personnes)	4 198

c. Les membres de communautés culturelles, les anglophones, les autochtones et les personnes handicapées

Taux d'embauche des membres des groupes cibles en 2009-2010

Rappel de l'objectif d'embauche : atteindre un taux d'embauche annuel de 25 % des nouveaux employés réguliers, occasionnels, étudiants et stagiaires provenant de membres de communautés culturelles, d'anglophones, d'autochtones et de personnes handicapées, afin de hausser la représentation de ces groupes dans la fonction publique.

37 Toutes les données fournies sur l'embauche et la représentativité de l'effectif proviennent du système de paie SAGIP.
38 Cette donnée inclut seulement les recrutements.
39 Cette donnée inclut seulement les nouvelles entrées en fonction durant la période visée; elle exclut donc les employés occasionnels sur des listes de rappel ainsi que ceux déjà en fonction et dont le contrat est renouvelé.

Statut d'emploi	Embauche totale 2009-2010	NOMBRE DE MEMBRES DE GROUPES CIBLES EMBAUCHÉS EN 2009-2010					
		Communautés culturelles	Anglophones	Autochtones	Personnes handicapées	Total	Taux d'embauche par statut d'emploi (%)[40]
Réguliers	223	31	5	3	6	45	20
Occasionnels	928	46	12	13	9	80	9
Étudiants	305	50	4	3	0	57	19
Stagiaires	263	37	1	0	2	40	15

Taux d'embauche global des membres des groupes cibles par statut d'emploi : résultats comparatifs

Taux d'embauche global des membres des communautés culturelles, des anglophones, des autochtones et des personnes handicapées

	Réguliers (%)	Occasionnels (%)	Étudiants (%)	Stagiaires (%)
2007-2008	23	6	10	10
2008-2009	16	6	7	9
2009-2010	20	9	19	15

Taux de représentativité des membres des groupes cibles au sein de l'effectif régulier : résultats comparatifs au 31 mars de chaque année

Rappel des objectifs : pour les membres des communautés culturelles, atteindre la cible gouvernementale de 9 % de l'effectif régulier; pour les personnes handicapées, atteindre la cible ministérielle de 2 % de l'effectif régulier.

GROUPE CIBLE	2008		2009		2010	
	Nombre d'employés réguliers dans le groupe cible	Taux de représentativité par rapport à l'effectif régulier total (%)	Nombre d'employés réguliers dans le groupe cible	Taux de représentativité par rapport à l'effectif régulier total (%)	Nombre d'employés réguliers dans le groupe cible	Taux de représentativité par rapport à l'effectif régulier total (%)
Communautés culturelles	158	3,7	176	4,2	193	4,6
Autochtones	18	0,4	18	0,4	20	0,5
Anglophones	23	0,5	25	0,6	31	0,7
Personnes handicapées	42	1,0	47	1,1	50	1,2

[40] Le taux d'embauche par statut d'emploi se calcule selon le nombre total de personnes issues du groupe visé pour un statut donné, par rapport à l'embauche totale en 2008-2009 pour ce statut d'emploi.

Taux de représentativité des membres des groupes cibles au sein de l'effectif régulier : résultats par catégorie d'emploi au 31 mars 2010

	Personnel d'encadrement		Personnel professionnel[41]		Ingénieurs		Personnel technicien		Personnel de bureau		Personnel ouvrier		Total	
	N^bre	%	N^bre	%	N^bre	%	N^bre	%	N^bre	%	N^bre	%	N^bre	%
Communautés culturelles	6	1,8	42	5,7	74	13,9	46	3,3	13	2,7	12	1,6	193	4,6
Autochtones	2	0,6	2	0,3	—	—	10	0,7	3	0,6	3	0,4	20	0,5
Anglophones	—	—	7	1,0	2	0,4	6	0,4	3	0,6	13	1,8	31	0,7
Personnes handicapées	—	—	8	1,1	—	—	20	1,5	15	3,1	7	1,0	50	1,2

d. Les femmes

Taux d'embauche des femmes en 2009-2010 par statut d'emploi

	Régulières	Occassionnelles	Étudiantes	Stagiaires	Total
Nombre de femmes embauchées	74	212	137	88	511
Pourcentage par rapport au nombre total de personnes embauchées en 2009-2010 (%)	33	23	45	33	30

Taux de représentativité des femmes au sein de l'effectif régulier au 31 mars 2010

	Personnel d'encadrement	Personnel professionnel[42]	Ingénieurs	Personnel technicien[43]	Personnel de bureau	Personnel ouvrier	Total
Nombre total d'employés réguliers	336	736	531	1375	489	731	4 198
Nombre de femmes ayant le statut d'employée régulière	56	319	124	511	408	14	1 432
Taux de représentativité des femmes dans l'effectif régulier total de la catégorie (%)	17	43	23	37	83	2	34

41 Cette donnée inclut les avocats, les notaires et les conseillers en gestion des ressources humaines.

42 Idem à la note n° 41

43 Cette donnée inclut les 787 techniciens en travaux publics, dont 130 femmes (17 % des employés de ce groupe).

e. Les mesures ou actions favorisant l'embauche, l'intégration et le maintien en emploi

Programme de développement de l'employabilité à l'intention des personnes handicapées (PDEIPH)

	2008-2009	2009-2010
Nombre de participants au PDEIPH accueillis au cours de l'année	1	2
Nombre de projets soumis au CSPQ dans le cadre du PDEIPH (en prévision des cohortes de 2009 et 2010)	6	8

Mesure ou action	2009-2010 Groupes cibles visés	2009-2010 Nombre de personnes concernées
Tous les nouveaux gestionnaires (de niveau 4 et plus) reçoivent une formation comprenant un volet sur la gestion de la diversité.	Membres de communautés culturelles Personnes handicapées	14
Un bulletin spécial portant sur l'accès à l'égalité a été envoyé aux gestionnaires.	Membres de communautés culturelles Personnes handicapées	336
Divers articles ont été diffusés dans l'intranet à l'occasion de semaines thématiques consacrées à la Journée internationale de la femme, à l'interculturalisme ou aux personnes handicapées afin de sensibiliser le personnel.	Membres de communautés culturelles Personnes handicapées Femmes	Plus de 5 000

4.4 L'égalité entre les femmes et les hommes

Pour contribuer à la nouvelle Politique gouvernementale en matière d'égalité entre les femmes et les hommes intitulée *Pour que l'égalité de droit devienne une égalité de fait*, le Ministère a produit le Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2009-2012. Ce dernier a été approuvé le 20 janvier 2009 par le comité de gestion et lancé le 10 mars 2009 par le sous-ministre des Transports. Les actions que l'on y trouve reflètent :

- les orientations et les obligations contenues dans la politique gouvernementale;
- l'analyse différenciée selon les sexes (ADS)[44];
- les engagements du Ministère conformément aux actions présentées dans le document *Pour la progression des Québécoises en sciences et en technologies – Plan d'action interministériel 2007-2010* du ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation.

[44] L'ADS discerne de façon préventive les effets distincts sur les femmes et les hommes que pourra avoir l'adoption d'un projet à l'intention de la population, et ce, sur la base des réalités et des besoins différenciés des femmes et des hommes. Cette approche est le pilier même de la Politique gouvernementale en matière d'égalité entre les femmes et les hommes.

Le Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes comprend trois orientations, desquelles découlent des stratégies d'action et des activités. Les orientations, qui sont des axes d'intervention définis aussi bien pour la population féminine que pour les employées du Ministère, ont été formulées pour :

- prendre en considération les besoins des femmes en matière de transport;
- affirmer la présence des femmes dans le domaine des transports;
- offrir au personnel du Ministère une meilleure qualité de vie au travail.

Les quelques réalisations du Ministère

- En janvier 2010, le premier numéro du bulletin électronique *Feu vert* a vu le jour. Produit à l'intention des femmes gestionnaires du Ministère, ce nouveau bulletin est publié quatre fois l'an et se veut un outil pour faciliter l'établissement d'une démarche de réseautage au sein du groupe de cadres féminins et pour sensibiliser l'ensemble des gestionnaires à l'apport d'une diversité des points de vue au sein des instances décisionnelles.
- Dans le cadre de la réalisation du Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2009-2012, de nouvelles séances de formation et de sensibilisation concernant l'ADS ont été offertes au mois de janvier 2010 aux gestionnaires et aux professionnels du Ministère. Cette réalisation répond au premier objectif de ce plan d'action qui vise à prendre en compte les effets distincts, sur les femmes et les hommes, des mesures, des programmes, des politiques, des plans d'action ou des activités liés à la mission du Ministère, notamment par l'entremise de l'ADS.
- Aussi dans le cadre de la réalisation de son plan d'action, le Ministère désire accroître la présence des femmes dans les formations liées au domaine des transports et ainsi augmenter leur présence dans les bassins de recrutement. Ainsi, pour une quatrième année consécutive, des étudiantes du collégial qui prévoient s'inscrire à un programme universitaire en génie ont été accueillies à l'occasion d'une journée d'information en janvier dernier. Cette activité est mise en œuvre par la chaire Marianne-Mareschal et vise à faire connaître certaines professions scientifiques aux jeunes filles. Quelques ingénieures du Ministère ont donc bien voulu satisfaire la curiosité de ces étudiantes et partager avec elles leurs expériences et ce qui les anime dans les projets auxquels elles prennent part depuis le début de leur carrière.
- Également, pour la cinquième fois en 2009-2010, le Ministère a appuyé fièrement le Concours *Chapeau les filles!* par sa participation annuelle de 11 000 $ en bourses, afin d'inciter les jeunes femmes à s'intéresser davantage au domaine des transports.
- Pour la première fois cette année, en vue d'améliorer les actions du Ministère en matière de santé et de sécurité, le dernier rapport de statistiques sur les accidents du travail et les maladies professionnelles, paru en juin 2009, incluait des données spécifiques sur les femmes victimes d'accidents. Le recensement des accidents impliquant des femmes contribuera à mieux cibler les activités de prévention.
- Par ailleurs, le Ministère participe activement aux travaux du comité interministériel « Pour la progression des Québécoises en sciences et en technologies », sous la responsabilité du ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation. Ce comité a pour mandat de

suivre de près la réalisation des actions du Plan d'action interministériel 2007-2010, *Pour la progression des Québécoises en sciences et en technologies*, et d'en faire la promotion dans les différents ministères et organismes respectifs. Dans ce sens, le Ministère est pleinement actif et souhaite même prolonger ses engagements dans son plan d'action.

4.5 Le suivi des recommandations du Vérificateur général du Québec

Depuis l'année 2001-2002, le Vérificateur général du Québec a fait des recommandations au Ministère à la suite des vérifications suivantes :

- la planification des ressources humaines de la fonction publique;
- la gestion de l'amélioration des services aux citoyens;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources — subventions aux municipalités;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources — subventions aux organismes publics de transport en commun concernant leurs immobilisations;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources — subventions du gouvernement à des organismes sans but lucratif;
- la gestion de la conservation des ponts;
- le développement durable;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources — gestion des technologies de l'information;
- la gestion du projet de prolongement du réseau du métro sur le territoire de la Ville de Laval;
- la vérification interne au gouvernement du Québec;
- la prestation de services du gouvernement en ligne;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources — acquisition de services;
- la planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal;
- l'application de la Loi sur le développement durable;
- la gestion de contrats présentant des situations à risque.

La Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes du Ministère assure le suivi des recommandations du Vérificateur général. Le tableau suivant présente les mesures que le Ministère a prises à l'égard des recommandations du Vérificateur général.

Pour faciliter la lecture du tableau, seuls les faits nouveaux concernant le suivi des recommandations depuis le *Rapport annuel de gestion 2008-2009* sont présentés. En effet, les vérifications pour lesquelles le Ministère a réalisé l'ensemble de ses mesures ont été retirées du tableau.

Rapport du Vérificateur général 2001-2002, tome II, chapitre 2
Planification des ressources humaines de la fonction publique

Recommandations du Vérificateur général	Mesures et actions du Ministère
Appliquer, dans une perspective à long terme, une démarche de planification de la main-d'œuvre et la poursuivre d'une manière continue. Cette démarche devrait tenir compte de l'aspect financier et s'arrimer aux orientations stratégiques.	Les activités relatives à une gestion prévisionnelle de la main-d'œuvre se poursuivent : • Mise en œuvre du plan d'action dans le cadre de l'analyse prévisionnelle de la main-d'œuvre sur un horizon de trois ans, y inclus des mesures en matière d'attraction et de fidélisation; • Mise en œuvre de certaines actions du plan de relève pour les gestionnaires visant à assurer la disponibilité de la main-d'œuvre apte à occuper des postes d'encadrement; • Réalisation partielle du plan de relève pour les chefs des opérations.
S'assurer de disposer d'une information de gestion suffisante, pertinente et fiable afin de pouvoir prendre, au moment opportun, des décisions éclairées en matière de ressources humaines.	Le Ministère a mis en place les améliorations suivantes : • Analyse et conception d'un système d'information de gestion en ressources humaines (système GRH) pour standardiser et améliorer l'information disponible.
Se doter d'une stratégie d'intervention qui comporte des objectifs mesurables, notamment en matière d'embauche de jeunes.	Le Ministère a mené plusieurs actions en matière de renouvellement de la main-d'œuvre. En voici quelques-unes : • Participation, au cours de l'année, à 14 journées carrière en génie afin de promouvoir les emplois que le Ministère offre aux récents diplômés; • Diffusion de la publicité « Des défis qui vous transportent » dans plusieurs journaux et magazines spécialisés; • Participation au programme Jeunes explorateurs d'un jour; • Envoi d'une lettre aux étudiants du cégep qui travaillent ou qui ont travaillé pour le Ministère afin de les inviter à s'inscrire au concours de recrutement étudiant de la fonction publique; • Organisation d'une journée spéciale pour les futures ingénieures. Au cours de l'année, 1 045 jeunes ont été embauchés pour occuper des postes permanents ou occasionnels, ou encore à titre d'étudiants ou de stagiaires. Ce nombre équivaut à 61 % du total des personnes embauchées.
Communiquer en temps opportun une information suffisante, pertinente et fiable aux parlementaires sur les principaux risques au chapitre des ressources humaines et sur leurs effets prévisibles ainsi que sur la stratégie y afférente.	Des fiches d'information sur la main-d'œuvre ont été produites à partir de l'analyse prévisionnelle.

Rapport du Vérificateur général 2002-2003, tome I, chapitre 6 Suivi de vérification de l'optimisation des ressources – subventions du gouvernement à des organismes sans but lucratif

Recommandations du Vérificateur général	Mesures et actions du Ministère
Veiller à ce que la reddition de comptes des organismes sans but lucratif fasse état de cibles précises et que la performance soit évaluée à l'aide d'indicateurs appropriés.	L'évaluation du programme Travaux d'infrastructures Canada-Québec 2000 confiée à l'École nationale d'administration publique s'est poursuivie en 2009-2010.

Rapport du Vérificateur général 2002-2003, tome II, chapitre 4
Gestion de la conservation des ponts

Recommandations du Vérificateur général	Mesures et actions du Ministère
Veiller à obtenir une information fiable et utile sur les ponts que le Ministère inspecte.	Les commentaires que le Ministère a formulés, les actions qu'il a menées ou les mesures[45] qu'il a prises sont toujours valables. Des travaux sont en cours afin de mettre en œuvre une approche de numérisation continue et de dépôt des documents électroniques portant sur un ouvrage d'art. Trois projets pilotes ont été réalisés en avril et mai 2009 pour vérifier les processus. Les résultats serviront d'intrants au déploiement de l'organisation du travail. Le déploiement progressif de l'organisation du travail dans les directions territoriales s'est réalisé entre septembre et novembre 2009. Les processus confirmés par les projets pilotes ont été intégrés dans les activités courantes : sélection et numérisation des documents, chargement des documents dans l'outil électronique et consultation de ceux-ci. Pour assurer la fiabilité des informations saisies dans le système électronique, divers points de contrôle seront intégrés dans l'organisation du travail. La structure de classement retenue répondra aux besoins des utilisateurs et sera appuyée par des méthodes de recherche simples et efficaces. Elle permettra aux utilisateurs d'obtenir une information utile. Les 14 directions territoriales et la Direction des structures ont maintenant accès à Livelink, l'outil ministériel de gestion intégrée des documents, et les intervenants sont en mesure de l'utiliser pour numériser, déposer, retrouver et consulter un document; un soutien adéquat a été mis en place.
Établir des stratégies de planification adéquates.	Les commentaires que le Ministère a formulés, les actions qu'il a menées ou les mesures[46] qu'il a prises sont toujours valables. La saisie des données dans le nouveau système de gestion des structures se fera en trois ans, l'année 2008 étant l'année de début.
Améliorer le suivi des projets de réparation et de réfection majeure des ponts du réseau routier supérieur.	Les commentaires que le Ministère a formulés, les actions qu'il a menées ou les mesures[47] qu'il a prises sont toujours valables.
Intensifier ses communications avec les municipalités de moins de 100 000 habitants.	Les commentaires que le Ministère a formulés, les actions qu'il a menées ou les mesures[48] qu'il a prises sont toujours valables.
Améliorer sa reddition de comptes sur la gestion de la conservation des ponts.	Les commentaires que le Ministère a formulés, les actions qu'il a menées ou les mesures[49] qu'il a prises sont toujours valables.

45 Pour plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2004-2005,* au *Rapport annuel de gestion 2005-2006* et au *Rapport annuel de gestion 2008-2009* disponibles sur le site Internet du Ministère www.mtq.gouv.qc.ca.

46 Pour plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2008-2009* disponible sur le site Internet du Ministère www.mtq.gouv.qc.ca.

47 Pour plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2004-2005* et au *Rapport annuel de gestion 2005-2006* disponibles sur le site Internet du Ministère www.mtq.gouv.qc.ca.

48 Idem à la note n°46

49 Pour plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2005-2006* disponible sur le site Internet du Ministère www.mtq.gouv.qc.ca.

Rapport du Vérificateur général 2003-2004, tome II, chapitre 6
Suivi de vérification de l'optimisation des ressources – gestion des technologies de l'information

Recommandations du Vérificateur général	Mesures et actions du Ministère
Selon le Vérificateur général, les recommandations ont suscité des gestes concrets de la part du Ministère dans une proportion de 95 %. De plus, le taux des recommandations qui ont été appliquées ou qui ont donné lieu à des progrès satisfaisants est élevé, soit 82 % (31 recommandations sur 38).	Le Ministère a franchi des étapes importantes dans l'amélioration du rendement des technologies de l'information, notamment par la mise en place d'un suivi du portefeuille des projets associés à la production d'indicateurs et par la centralisation de la gestion des ressources informationnelles. À cet effet, un nouveau modèle organisationnel a été implanté au cours de la dernière année, permettant des choix éclairés en matière d'investissement et une meilleure utilisation des ressources.
Ces résultats reflètent les efforts considérables consacrés par le Ministère au cours des trois dernières années afin de redresser la situation. Une initiative importante concerne la mise en place d'un nouveau cadre de gestion pour remédier à plusieurs des faiblesses décelées à l'époque. Ainsi, outre une meilleure planification et un suivi des activités plus serré, des améliorations notables ont été constatées en ce qui a trait aux processus de conception de système, à la gestion de la sécurité, à l'administration du réseau de communications informatiques, au soutien technique aux utilisateurs de même qu'à la reddition de comptes. À notre avis, le Ministère a procédé à des changements qui améliorent le rendement de ses technologies de l'information. Par ailleurs, la gestion des bénéfices mérite toujours une attention soutenue. À noter cependant que des guides opérationnels encadreront bientôt les actions à ce chapitre. Les recommandations de l'étude de 1999-2000 avaient trait aux domaines suivants : · la planification et le suivi des activités; · l'estimation des projets; · l'assurance qualité et la revue par les pairs; · l'intégrité des systèmes; · les risques; · les bénéfices; · la gestion de la sécurité des données et des systèmes; · l'administration du réseau de communications informatiques; · le soutien technique aux utilisateurs; · la reddition de comptes.	Les processus de gestion des ressources informationnelles font l'objet d'améliorations continues pour tenir compte de l'évolution du contexte et des orientations gouvernementales en matière de ressources informationnelles. Le cadre de gestion dont le Ministère est maintenant doté permet une meilleure planification et une plus grande cohérence en ce qui concerne le développement et l'utilisation des différentes ressources informationnelles. Ce cadre est progressivement enrichi par l'adoption de processus précis ayant trait à la prise de décision d'investissement, à la gestion du portefeuille de projet et des continuités ainsi qu'à la gestion des ressources et des bénéfices.

Rapport du Vérificateur général 2004-2005, tome I, chapitre 4
Vérification interne au gouvernement du Québec

Recommandations du Vérificateur général	Mesures et actions du Ministère
Surveiller périodiquement la suite donnée aux constatations et aux recommandations formulées dans les rapports de vérification interne.	Les commentaires que le Ministère a formulés, les actions qu'il a menées ou les mesures[50] qu'il a prises sont toujours valables.
Procéder à une évaluation des ressources nécessaires [...] pour s'assurer que l'unité de vérification interne dispose de ces ressources.	Les commentaires que le Ministère a formulés, les actions qu'il a menées ou les mesures[51] qu'il a prises sont toujours valables.
Adopter une stratégie à moyen terme prévoyant un échéancier pour tenir compte de l'ensemble des activités de l'organisation qui comportent un risque important.	Après une première année de déploiement du cadre de gestion intégrée des risques, le Ministère poursuit ses travaux en la matière.

Rapport du Vérificateur général 2004-2005, tome II, chapitre 3
Prestation de services du gouvernement en ligne

Recommandations du Vérificateur général	Mesures et actions du Ministère
La performance globale du Ministère au regard des recommandations formulées en 2000-2001 a été jugée très satisfaisante, avec un taux de satisfaction de 93 %. Aucun élément n'a été jugé insatisfaisant.	Les commentaires que le Ministère a formulés, les actions qu'il a menées ou les mesures[52] qu'il a prises sont toujours valables. Pour les permis spéciaux de circulation, le dossier d'affaires et les travaux d'architecture détaillée ont été réalisés entre 2008 et 2010.

50 Pour plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2005-2006* disponible sur le site Internet du Ministère www.mtq.gouv.qc.ca.

51 Idem à la note n° 50

52 Pour plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2008-2009* disponible sur le site Internet du Ministère www.mtq.gouv.qc.ca.

Rapport du Vérificateur général 2008-2009, tome II, chapitre 3
Planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal

Recommandations du Vérificateur général	Mesures et actions du Ministère
Au MAMROT (incidences sur le ministère des Transports) : • S'assurer que les schémas d'aménagement et de développement sont révisés avec diligence, notamment : - en veillant au respect des délais prévus dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme; - en terminant la révision du processus d'élaboration et d'approbation des schémas d'aménagement et de développement.	Les directions territoriales sont chargées de formuler les avis ministériels sur les documents de révision des schémas adoptés par les municipalités régionales de comté (MRC), selon les délais prescrits dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Dans ses avis sur les documents déposés par les MRC, le Ministère continue de réitérer les orientations et les attentes gouvernementales en matière de gestion de l'urbanisation et de planification du transport afin de faciliter les déplacements des gens et d'influencer leurs habitudes à ce sujet. Le Ministère continue de suivre de très près la révision de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme qui est en cours, et ce, en proposant notamment des mécanismes d'arrimage de l'aménagement et du transport.
Au MAMROT (incidences sur le ministère des Transports) : • Terminer la réflexion entreprise sur le partage des compétences en aménagement de la région métropolitaine de Montréal afin de le préciser.	Le Ministère poursuit le processus de concertation avec le MAMROT sur les effets sur la planification et la gouvernance des transports du nouveau partage envisagé des compétences entre la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et les MRC en matière d'aménagement et de planification des transports, notamment dans le contexte de la démarche en cours sur la révision de la gouvernance et du financement du transport en commun métropolitain dans la région de Montréal qui s'effectue avec les élus de la CMM.
Développer des mécanismes permettant d'assurer la cohérence de l'ensemble des interventions.	La révision du mode de gouvernance et de financement du transport en commun est un enjeu indissociable de la mise en place d'un cadre intégré de planification des transports dans la région de Montréal. À l'automne 2007, la Communauté métropolitaine de Montréal a mis sur pied un comité de travail composé d'élus municipaux et d'observateurs provenant de l'Agence métropolitaine de transport, du MAMROT et du ministère des Transports pour revoir l'ensemble de la gouvernance et du financement du transport en commun métropolitain. Un mandataire nommé par la ministre des Transports a accompagné les élus municipaux dans cette démarche de concertation. Le comité a terminé ses travaux le 4 février 2010. Dans une résolution adoptée le 25 février 2010, le conseil de la CMM a endossé les propositions du comité des élus et a demandé au gouvernement d'instaurer une taxe sur l'essence afin que les sources métropolitaines atteignent le niveau recommandé par le comité des élus.

(SUITE)

Rapport du Vérificateur général 2008-2009, tome II, chapitre 3
Planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal

Recommandations du Vérificateur général	Mesures et actions du Ministère
	Dans son budget du 30 mars 2010, le ministre des Finances a agréé à la demande de la CMM en prévoyant que le conseil de la CMM pourra demander la perception d'une taxe additionnelle sur l'essence (maximum 1,5 ¢/litre) pourvu que le montant obtenu n'ait pas pour effet de réduire la contribution des municipalités ni celle des usagers. Par ailleurs, le Ministère prévoit associer ses partenaires à la démarche qui est en cours et qui vise l'élaboration d'un plan de mobilité durable des personnes et des marchandises pour la région de Montréal (PMDRM) et des plans territoriaux de mobilité durable pour l'ensemble des autres régions du Québec. Cette démarche sera l'occasion pour le Ministère de préciser le mécanisme de coordination à privilégier afin d'assurer une meilleure cohérence des interventions. À cet égard, une stratégie de consultation dans le cadre du PMDRM est en cours d'élaboration.
Améliorer la qualité et la fiabilité des données que le Ministère utilise afin de pouvoir tracer un portrait des déplacements le plus complet possible et pour mieux apprécier les incidences des interventions envisagées.	Réalisation des études suivantes : • Étude de prévisions macroscopiques des flux économiques et des mouvements de marchandises dans les principaux corridors interurbains et internationaux (étude dirigée par le Bureau de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec); • Étude sur l'évaluation de l'accès aux terminaux intermodaux et aux installations de distribution et de transbordement du Québec, dont la plupart sont situés dans la région de Montréal (collaboration entre le Ministère et Transports Canada dans le cadre des travaux sur la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec). Le traitement et l'analyse des données de l'enquête routière nationale réalisée en 2006-2007 est en cours. Cette enquête réalisée conjointement par le Ministère, le ministère des Transports de l'Ontario et Transports Canada permet de dresser un portrait des déplacements interurbains de marchandises effectués par camion et d'en suivre l'évolution depuis l'enquête de 1999. L'actualisation de l'étude (2006) sur les générateurs de transport dans la région de Montréal a été complétée et déposée.

(SUITE)

Rapport du Vérificateur général 2008-2009, tome II, chapitre 3
Planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal

Recommandations du Vérificateur général	Mesures et actions du Ministère
	Une vaste opération de relevés de comptage a été réalisée sur le réseau routier supérieur et artériel de la région métropolitaine de Montréal entre 2008 et 2009. Les données sont disponibles et ont été intégrées au modèle régional de simulation (MOTREM). Des relevés de temps de parcours (traces GPS) sur plusieurs circuits routiers ont aussi été réalisés en 2009 et sont disponibles pour analyse. Les travaux se poursuivent en collaboration avec l'École polytechnique de Montréal pour exploiter les données disponibles sur les temps de parcours sur le réseau routier supérieur de la région de Montréal ainsi que pour optimiser les futurs plans de collecte de relevés de temps de parcours. L'École polytechnique de Montréal a livré les résultats de ses travaux analytiques et se penche actuellement sur la comparaison de différentes techniques de collecte et sources commerciales de données sur la performance du réseau. Des recommandations sont attendues pour la fin de l'année 2010. Le Ministère a confié à l'Institut de la statistique du Québec un projet de recherche afin d'établir un cadre de référence pour la conduite d'une enquête-chargeurs au Québec et de tester la démarche envisagée auprès d'un certain nombre d'expéditeurs. Le rapport de recherche fournit des résultats mitigés quant à l'opportunité de réaliser une enquête-chargeurs à l'échelle du Québec ou de la région de Montréal. Des analyses complémentaires devront être réalisées avant d'entreprendre une telle enquête dans toute la région métropolitaine de Montréal.
Élargir ses connaissances quant aux incidences associées à la mobilité, entre autres dans le domaine de la santé publique, de l'environnement et de l'économie et de les tenir à jour.	Une revue de la littérature est en cours concernant l'influence du prix de l'essence sur la demande de transport. L'établissement d'un diagnostic sur les enjeux de santé publique liés au transport est en cours dans le contexte de la réalisation du plan de mobilité durable de la région de Montréal (PMDRM).
Évaluer systématiquement et de façon globale les effets des différents scénarios envisagés au moment de l'élaboration d'un plan de transport.	Le Ministère prévoit inclure l'analyse de scénarios dans la démarche de réalisation de son PMDRM.

(SUITE)

Rapport du Vérificateur général 2008-2009, tome II, chapitre 3
Planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal

Recommandations du Vérificateur général	Mesures et actions du Ministère
Mettre à jour la planification du transport dans la région métropolitaine et s'assurer qu'elle : · tient compte des orientations en matière d'aménagement et de l'évolution des enjeux; · permet une adéquation claire et explicite entre les orientations, les objectifs et les cibles utilisées; · établit des échéances précises pour la mise en œuvre des interventions et les résultats attendus; · détermine pour chacune des interventions les responsabilités et les rôles de l'ensemble des intervenants dans la mise en œuvre; · présente les investissements requis pour chacune des interventions selon les évaluations les plus récentes.	La démarche d'élaboration et le programme de travail du PMDRM sont en cours d'élaboration aux fins d'approbation par les autorités ministérielles.
Terminer le processus menant au développement des indicateurs pour la région métropolitaine.	Dans le cadre du PMDRM, développement et utilisation des indicateurs liés aux caractéristiques des infrastructures (offre, état), à leur utilisation (accessibilité, achalandage, temps de parcours, sécurité, congestion, etc.) et à leurs incidences (environnement, santé publique, économie).
Mettre en place un mécanisme formel de suivi des résultats et des interventions.	Le Ministère poursuivra ses travaux visant à définir des indicateurs de performance réalistes et à se doter des données et des outils nécessaires pour les documenter, notamment dans le cadre de la démarche sur les données en transport associées aux changements climatiques. L'étude sur l'accessibilité du transport dans la région de Montréal, utilisée comme indicateur de la performance des systèmes de transport liée à l'aménagement du territoire, est terminée et le dépôt du rapport final est imminent. Un mécanisme formel de suivi des résultats et des interventions du plan de mobilité durable de la région de Montréal a été proposé.
Produire un bilan périodique qui fait état des progrès réalisés par rapport aux résultats attendus et aux interventions prévues, des écarts relevés et des causes à l'origine de ces écarts ainsi que des solutions envisagées pour corriger la situation, le cas échéant.	Une poursuite de la reddition de comptes est actuellement prévue : · Plan stratégique ministériel 2008-2012 (vise la réalisation d'interventions dans la région de Montréal : renouvellement d'équipements de transport en commun); · Politique gouvernementale pour un transport collectif (dans le cadre du Plan stratégique 2008-2012); · Plan d'action sur les changements climatiques; · Plan québécois des infrastructures et Loi favorisant le maintien et renouvellement des infrastructures publiques (obligent une reddition de comptes au Secrétariat du Conseil du trésor). Production d'un bilan annuel sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du PMDRM et de l'atteinte des résultats attendus.

Rapport du Vérificateur général 2008-2009, tome II, chapitre 4
Application de la Loi sur le développement durable

Recommandations du Vérificateur général	Mesures et actions du Ministère
Intégrer, dans les activités de sensibilisation et de formation découlant de l'application de la Loi sur le développement durable, les dimensions sociales et économiques du développement, en plus de celle relative à l'environnement, en cohérence avec le plan gouvernemental à cet effet.	Un plan ministériel de sensibilisation et de formation à la démarche de développement durable 2009-2013 a été élaboré et soumis pour adoption.
S'assurer que l'ensemble du personnel comprend les exigences de la loi, notamment en ce qui a trait à la prise en compte des principes prévus par celle-ci, ainsi que la portée de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013.	Un plan ministériel de sensibilisation et de formation à la démarche de développement durable 2009-2013 a été élaboré et soumis pour adoption.
Évaluer les répercussions des activités de sensibilisation et de formation concernées afin d'apprécier si ces dernières ont donné les résultats souhaités.	Le Ministère entend faire une reddition de comptes associée : • à la stratégie ministérielle de développement durable 2009-2013 (action 6.1.1) Échéance : - Sensibilisation : 2011 - Formation : 2013 • au plan d'action ministériel de développement durable 2009-2013 (action 1.1) Échéance : - Sensibilisation : 2011 - Formation : 2013 • au Plan stratégique 2008-2012 Échéance : 2012 (rapport annuel de gestion)[53]
Profiter de l'élaboration du plan d'action en développement durable pour revoir les pratiques de gestion en conséquence et rectifier le tir, s'il y a lieu.	Un cadre de mise en œuvre impliquant la création de comités et la désignation de répondants spécifiques a été élaboré et soumis pour adoption.
Poursuivre les efforts quant à l'adaptation et à l'utilisation d'outils d'aide à la décision pour assurer la prise en compte des principes de développement durable.	Le Ministère concevra une grille d'analyse générale en développement durable et des outils plus précis selon les besoins. Échéance : 2010-2011
Intensifier la collaboration interministérielle dans le développement d'outils d'aide à la décision et dans la diffusion de bonnes pratiques.	Le Ministère continuera à être présent aux tables gouvernementales portant sur la sensibilisation et la formation du personnel, la mise en place d'un gouvernement écoresponsable et l'accompagnement-conseil en soutien au dynamisme régional. Il participera avec intérêt à toutes les tables d'échange, notamment celles mises en place par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

53 Inscriptions éventuelles dans le rapport annuel de gestion, dans la section sur le développement durable.

Rapport du Vérificateur général 2009-2010, tome II, chapitre 4
Gestion de contrats présentant des situations à risque

Recommandations du Vérificateur général	Mesures et actions du Ministère
En situation d'urgence, préciser et diffuser les critères servant à établir que la sécurité des personnes ou des biens est en cause afin de communiquer à son effectif des balises favorisant un traitement cohérent quant aux situations d'urgence et de s'assurer de leur respect.	Des critères génériques ont été définis afin d'établir s'il s'agit ou non d'une situation d'urgence en regard des activités et de la mission du Ministère, en se basant notamment sur les critères en matière de sécurité civile établis par le ministère de la Sécurité publique. Échéance : 31 mars 2010 Mesure en application
En situation d'urgence, s'assurer que les autorisations requises sont obtenues avant de procéder à tout paiement.	Lorsqu'un contrat est réalisé en situation d'urgence, il est requis, avant de procéder au paiement, de faire une description des motifs de l'urgence. Cette justification doit accompagner la demande pour que le paiement soit autorisé : • contrat de 25 000 $ à 99 999 $: autorisation du sous-ministre adjoint ou du directeur général; • contrat de 100 000 $ et plus : autorisation du sous-ministre. Le Ministère conserve un registre des autorisations qui ont été accordées. Aucun paiement ne peut être effectué avant d'avoir obtenu cette autorisation. L'ensemble des documents doit être conservé dans le dossier officiel. Échéance : déjà en application
En situation d'urgence, s'assurer, pour les contrats accordés en vertu des situations d'urgence, que les conditions de réalisation sont clairement définies et que des mesures de contrôle permettent une gestion rigoureuse des coûts.	Les directives ministérielles seront révisées afin de s'assurer qu'elles précisent que la portée du mandat, pour tout type de contrat en situation d'urgence, devra être bien circonscrite de façon à ne pas inclure des éléments pouvant être réalisés ultérieurement, notamment en limitant la zone de travaux et la période de réalisation. Les modalités de rémunération doivent préalablement être établies. Lorsque la rémunération est basée sur le coût majoré, tous les états de compte transmis par l'entrepreneur doivent être détaillés et accompagnés des pièces justificatives. L'ensemble des documents doit être conservé dans le dossier officiel. Échéance : 31 mars 2010 Mesure en application

(SUITE)

Rapport du Vérificateur général 2009-2010, tome II, chapitre 4
Gestion de contrats présentant des situations à risque

Recommandations du Vérificateur général	Mesures et actions du Ministère
Étayer adéquatement la décision de ne pas lancer d'appel d'offres lorsque le Ministère se réfère à l'une ou l'autre des situations de fournisseur unique énoncées dans la règlementation.	On doit démontrer qu'il existe un seul contractant qui est apte à répondre aux besoins et qui possède la compétence nécessaire. Un avis d'intention doit être publié dans le système électronique d'appel d'offres (SEAO)*. La durée de publication de cet avis est d'au moins sept jours civils. Si aucune entreprise ne s'est manifestée, une autorisation est requise* avec toutes les justifications s'y rapportant : • contrats de 25 000 $ à 99 999 $: autorisation du sous-ministre adjoint ou du directeur général; • contrats de 100 000 $ et plus : autorisation du sous-ministre. * À moins qu'il ne s'agisse d'un cas où un seul contractant peut être désigné en raison d'une garantie, d'un droit de propriété ou d'un droit exclusif. L'ensemble des documents doit être conservé dans le dossier officiel. Échéance : déjà en application
Dans le cas d'un montant estimé inférieur au seuil requis pour procéder par appel d'offres, s'assurer que les pratiques du Ministère quant au respect des seuils de sollicitation par appel d'offres sont conformes en tout temps à la règlementation et à ses procédures.	Quel que soit le type de contrat à adjuger, l'ensemble des services requis doit faire l'objet d'une description précise afin d'établir une estimation détaillée du contrat et le mode d'adjudication approprié. Lorsque l'écart entre l'estimation d'un contrat et un seuil d'appel d'offres donné est inférieur à 10 %, le Ministère privilégie l'utilisation du mode d'adjudication prévu immédiatement au-delà de ce seuil. Aucun contrat ne peut être scindé ou faire l'objet d'une modification dans le but d'éluder l'obligation de recourir à la procédure d'appel d'offres ou de se soustraire à toutes autres obligations contractuelles. L'ensemble des documents doit être conservé dans le dossier officiel. Échéance : déjà en application

(SUITE)

Rapport du Vérificateur général 2009-2010, tome II, chapitre 4
Gestion de contrats présentant des situations à risque

Recommandations du Vérificateur général	Mesures et actions du Ministère
Analyser les situations où il n'y a qu'une seule offre à la suite d'un appel d'offres et veiller à ce que le sous-ministre détienne l'information requise afin d'autoriser l'attribution des contrats en pareil contexte.	Le Ministère formulera une nouvelle directive selon laquelle, dans les cas où une seule soumission conforme a été reçue, l'unité administrative qui requiert les services devra communiquer avec les entreprises s'étant procuré les documents d'appel d'offres afin de connaître les raisons pour lesquelles elles n'ont pas présenté de soumissions. L'information ainsi obtenue devra accompagner la demande d'autorisation transmise au sous-ministre. L'ensemble des documents devra être conservé dans le dossier officiel. Mesures additionnelles • Le Ministère exigera que chaque soumissionnaire signe une déclaration attestant l'absence, au cours des cinq dernières années, de collusion ou de condamnation au sens de la Loi fédérale sur la concurrence. À défaut de transmettre et de signer ce document, la soumission sera automatiquement rejetée. • Le Ministère préparera un formulaire afin de déterminer les questions à poser aux non-soumissionnaires et d'assurer une uniformité des renseignements recueillis et la possibilité de compiler des statistiques. • Le Ministère pourra procéder à des vérifications aléatoires de la véracité des attestations de non-condamnation. Échéance : 31 mars 2010 Mesures en application Si un renseignement indique une situation possiblement suspecte, l'information est immédiatement transmise au sous-ministre. Échéance : déjà en application

(SUITE)

Rapport du Vérificateur général 2009-2010, tome II, chapitre 4
Gestion de contrats présentant des situations à risque

Recommandations du Vérificateur général	Mesures et actions du Ministère
Pour les contrats autres que ceux relatifs aux services professionnels, appliquer, lorsque cela est requis, la procédure du Ministère relative à l'autorisation des contrats pour lesquels le montant de la soumission retenue dépasse de plus de 10 p. cent celui qu'il a estimé et fournir des explications suffisamment détaillées aux autorités.	Lorsque le plus bas prix soumis excède de 10 % le montant de l'estimation des travaux pour tout contrat, la procédure ci-dessous doit être appliquée : • Le chargé de projet produit une analyse des écarts en comparant notamment le prix estimé des travaux au prix soumis par les trois plus bas soumissionnaires conformes, et ce, pour chacun des articles qui sont indiqués sur les bordereaux des quantités et des prix et qui représentent un écart important. • À la suite de cette analyse, il établit si le montant estimé des travaux est erroné ou si le prix soumis par le plus bas soumissionnaire conforme est trop élevé. Il formule une recommandation sur les suites à donner. • Cette analyse mentionne également le nom de la personne qui est responsable de l'estimation du montant des travaux et la date à laquelle cette estimation a été réalisée. • Cette analyse doit, avant l'adjudication du contrat, être soumise au sous-ministre pour approbation. L'ensemble des documents doit être conservé dans le dossier officiel. Échéance : déjà en application
Pour les contrats autres que ceux relatifs aux services professionnels, analyser les situations où le montant de la soumission retenue est inférieur de façon importante à celui qu'il a estimé à l'égard du contrat dans le but d'en préciser la cause et de communiquer les résultats de cet exercice aux autorités.	Pour tout contrat de 1 000 000 $ et plus, lorsque le montant de la soumission retenue est de 20 % inférieur à l'estimation, une analyse est réalisée en comparant les trois plus basses soumissions à l'estimation, afin d'analyser et d'expliquer les écarts. Cette information est transmise aux autorités administratives et consignée dans le dossier. Échéance : 31 mars 2010 Mesure en application

Retour à la table des matières

(SUITE)

Rapport du Vérificateur général 2009-2010, tome II, chapitre 4
Gestion de contrats présentant des situations à risque

Recommandations du Vérificateur général	Mesures et actions du Ministère
Pour les contrats de services professionnels, s'assurer que le montant du contrat, montant établi après négociation avec la firme retenue, est appuyé par une estimation détaillée des honoraires professionnels qu'il entend lui verser.	Le chargé de projet doit faire une estimation détaillée du mandat en tenant compte des éléments suivants : · la charge de travail demandée; · le temps dont une équipe multidisciplinaire a généralement besoin pour réaliser le projet; · le personnel nécessaire et sa qualification; · les taux prévus en préparation de projets et en surveillance avec résidence en chantier, le cas échéant. Les balises indiquées dans le guide d'estimation des honoraires doivent être respectées. L'ensemble des documents doit être conservé dans le dossier officiel. Échéance : déjà en application
Pour les contrats de services professionnels, utiliser les sommes affectées à la réalisation du contrat pour couvrir uniquement les coûts y afférents.	Aucune somme prévue pour la réalisation d'un contrat ne peut servir à payer des travaux relatifs à un autre contrat. Échéance : déjà en application
Pour les contrats de services professionnels, veiller à ce que le contrat soit signé avant le début de la prestation de services.	À moins qu'il ne soit attribué en situation d'urgence (auquel cas la portée du mandat est bien circonscrite et les modalités de rémunération, préalablement établies), tout contrat doit être signé par les parties avant le début de la prestation de services. L'ensemble des documents doit être conservé dans le dossier officiel. Échéance : déjà en application

(SUITE)

Rapport du Vérificateur général 2009-2010, tome II, chapitre 4
Gestion de contrats présentant des situations à risque

Recommandations du Vérificateur général	Mesures et actions du Ministère
S'assurer que la préparation des travaux permet au Ministère de minimiser les dépassements de coûts.	Le Ministère étendra systématiquement l'analyse de risques (coût, échéancier, qualité) à l'ensemble des projets pour lesquels la présomption de risque le justifie. Ce processus ministériel de gestion des risques liés aux projets routiers sera modulé par la nature et l'envergure des projets et mènera à des actions concrètes relativement à la préparation des projets et à l'estimation de leurs coûts, et ce, afin de minimiser les dépassements de coûts. Échéance : décembre 2010 Mesure additionnelle : • Le Ministère mesurera le rendement des firmes pour tout contrat de 25 000 $ et plus afin d'évaluer la qualité des services rendus, notamment dans la préparation des plans et devis qui seront utilisés pour l'appel d'offres.
S'assurer que les travaux imprévus et les dépassements de coûts sont dûment autorisés avant leur paiement.	Il est requis d'obtenir les autorisations suivantes avant de procéder à tout paiement de travaux imprévus et de dépassement de coûts : • contrats de 25 000 $ à 99 999 $: autorisation du sous-ministre adjoint ou du directeur général; • contrats de 100 000 $ et plus : autorisation du sous-ministre. Toutefois, si le dépassement résulte d'une variation du montant sur lequel doit s'appliquer un pourcentage déjà établi ou d'une variation de quantité pour laquelle un prix unitaire a été convenu, l'autorisation suivante est requise : • contrats de 25 000 $ et plus : autorisation du directeur. L'ensemble des documents doit être conservé dans le dossier officiel. Échéance : déjà en application

(SUITE)

Rapport du Vérificateur général 2009-2010, tome II, chapitre 4
Gestion de contrats présentant des situations à risque

Recommandations du Vérificateur général	Mesures et actions du Ministère
Revoir les procédures d'autorisation du Ministère lorsque des dépassements de coûts significatifs sont occasionnés par des variations de quantité.	Bien qu'il soit indiqué, dans la Loi sur les contrats des organismes publics, qu'une variation de quantité pour laquelle un prix unitaire a été convenu ne requiert pas d'autorisation, le Ministère portera une attention particulière aux estimations de quantité. Une analyse de ces estimations sera effectuée au regard des volumes effectivement mesurés, des effets possibles sur les prix soumissionnés et d'autres éléments, le cas échéant. Les directives ministérielles seront révisées de façon à préciser qu'une autorisation du directeur général sera requise pour tout dépassement de coûts qui survient au cours de l'exécution des travaux et qui résulte d'une variation de quantité de 20 % et plus pour tout contrat d'une valeur initiale inférieure à 5 millions de dollars et de 15 % et plus pour tout contrat d'une valeur initiale de plus de 5 millions. La demande d'autorisation devra être accompagnée d'un document expliquant la cause du dépassement. L'autorisation du directeur général vise non pas à interférer dans la poursuite du contrat, mais plutôt à documenter les causes des estimations erronées et leurs effets sur les prix payés par le Ministère. L'ensemble des documents devra être conservé dans le dossier officiel. Échéance : 31 mars 2010 Mesure en application
Veiller à ce que les paiements ne soient pas effectués avant que la recommandation à cet égard attestant la réalisation des travaux soit faite et à ce que les éléments figurant dans le bordereau de soumission soient liés à des travaux précis.	Aucun paiement ne doit être effectué avant que le surveillant des travaux atteste que les travaux ont été réalisés et qu'il en recommande le paiement. On doit s'assurer que les éléments figurant sur les bordereaux des quantités et de prix sont liés à des travaux précis. L'ensemble des documents doit être conservé dans le dossier officiel. Échéance : déjà en application

(SUITE)

Rapport du Vérificateur général 2009-2010, tome II, chapitre 4
Gestion de contrats présentant des situations à risque

Recommandations du Vérificateur général	Mesures et actions du Ministère
Prendre des mesures supplémentaires pour que le suivi exercé à l'égard de la réalisation des contrats donne au Ministère l'assurance que ses exigences sont respectées et que l'évaluation du fournisseur est effectuée lorsque celle-ci est requise.	Il est nécessaire de suivre la réalisation des travaux en étayant et en consignant l'information sur le respect des exigences contractuelles du début des travaux jusqu'à leur acceptation finale. Lorsque le Ministère accorde des contrats de surveillance, les mandataires agissent en son nom et ont la responsabilité professionnelle de s'assurer du respect des exigences des plans et devis. Une évaluation du rendement des fournisseurs est requise lorsque celui-ci est jugé insatisfaisant pour un contrat de 25 000 $ et plus. Les rapports de rendement doivent être remplis et transmis dans un délai maximal de 60 jours suivant la fin du contrat. Échéance : déjà en application Mesures additionnelles : ·Bien que la règlementation actuelle n'exige une évaluation que dans les cas où le rendement est insatisfaisant, le Ministère a mis en place un système d'évaluation du rendement des firmes en génie routier et en ingénierie des ponts (il fera de même sous peu pour les entrepreneurs en construction des structures) pour tout contrat de 25 000 $ et plus. Ce système permettra éventuellement de tenir compte du rendement antérieur lors de l'adjudication des contrats. ·Dans le cas des contrats de structures, le représentant du Ministère sur le chantier doit signer une attestation confirmant le respect des exigences contractuelles. L'ensemble des documents doit être conservé dans le dossier officiel. Échéance : 1er avril 2010 Mesure en application
Procéder à des analyses, notamment en matière de coûts, en établissant des parallèles entre les données du Ministère et celles d'autres organisations similaires, d'une part, et, d'autre part, entre les données propres à chaque région du Québec.	Le Ministère effectuera des analyses comparatives de coûts entre les régions et avec d'autres administrations (notamment le Nouveau-Brunswick et l'Ontario), sur la base d'éléments qui auront préalablement été jugés comparables. Échéance : premier livrable en septembre 2010

(SUITE)

Rapport du Vérificateur général 2009-2010, tome II, chapitre 4
Gestion de contrats présentant des situations à risque

Recommandations du Vérificateur général	Mesures et actions du Ministère
Établir une stratégie visant à détecter des conditions de marché problématiques.	La mise en œuvre de la recommandation précédente contribuera à déterminer dans quelles régions les conditions du marché pourraient être problématiques. De même, le fait de communiquer avec les non-soumissionnaires (recommandation nº 6), lorsqu'une seule soumission a été reçue, pourra aider à détecter les conditions de marché particulières. Une analyse plus pointue sera réalisée – à partir d'un examen des prix soumis – pour les contrats de construction et de déneigement dans les régions où il y a plus de fournisseurs uniques ou de soumissions anormalement basses ou élevées (20 % d'écart par rapport aux autres). Échéance : décembre 2010 Comme il a été mentionné précédemment, toute situation particulière est portée à l'attention du sous-ministre (mesure déjà en application).

4.6 L'allègement règlementaire et administratif

Le Ministère prend les mesures nécessaires pour donner suite aux engagements gouvernementaux en matière d'allègement règlementaire et administratif.

Sur quatre projets de loi sanctionnés et quatre projets de règlement édictés durant l'exercice financier 2009-2010, aucun n'a nécessité une analyse ou une déclaration d'impact règlementaire au regard de l'imposition d'un fardeau additionnel pour l'entreprise privée, au sens de la Politique gouvernementale sur l'allègement du fardeau règlementaire et administratif des entreprises. Selon cette politique, chaque ministère et organisme public doit produire une analyse des répercussions de tout projet de législation ou de norme règlementaire susceptible d'imposer un fardeau additionnel ou de comporter des effets importants de plus d'un million de dollars sur les entreprises.

D'autre part, le chapitre sur les transports de l'Accord de commerce et de coopération entre le Québec et l'Ontario, signé en septembre 2009 et en vigueur depuis octobre 2009, comprend une série de mesures d'harmonisation et de coopération en matière de règlementation et de normes relatives aux services de transport. Par conséquent, la mise en œuvre de ces mesures pourrait se traduire par un allègement réglementaire ou administratif pour les entreprises et les usagers, dans l'espace économique Québec-Ontario en ce qui concerne notamment :

- la poursuite des mesures relatives à l'Accord sur le commerce intérieur en matière de charges et de dimensions des véhicules lourds, de normes de sécurité concernant les transporteurs routiers et de révision de la règlementation;
- l'harmonisation des règlementations en matière d'autobus scolaires et de charges et de dimensions des véhicules lourds, ainsi que des programmes relatifs aux trains routiers;
- l'harmonisation des règlementations concernant les limiteurs de vitesse (en vigueur depuis janvier 2009) et les limites de charge admissibles à l'égard des pneus simples à bande large (en vigueur depuis décembre 2008);
- la simplification de l'utilisation des véhicules commerciaux (par exemple, des normes communes d'inspection de sécurité et des exigences concernant les ordinateurs de bord);
- l'harmonisation des systèmes d'information aux voyageurs (service Québec 511 Info Transports).

Enfin, le Ministère collabore à la révision de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, dans laquelle les objectifs définis par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire visent notamment l'efficacité opérationnelle en simplifiant les processus de planification et de règlementation.

Annexes

Annexe I

La classification[54] du réseau routier 2009-2010

Le réseau routier du Québec s'étend sur plus de 320 000 kilomètres[55]. Il est composé de routes sous la gestion :

· du Ministère (principalement le réseau routier supérieur)	environ 30 400 kilomètres (longueur réelle)[56]
· des municipalités (réseau routier local)	environ 102 000 kilomètres
· du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (routes d'accès au territoire)	environ 186 000 kilomètres[57]
· d'Hydro-Québec	environ 3 300 kilomètres
· du gouvernement fédéral	environ 500 kilomètres

Le réseau routier sous la responsabilité du Ministère comprend près de 30 400 kilomètres de routes et inclut, en quasi-totalité, le réseau routier stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE), qui s'étend sur près de 7 700 kilomètres. Ce dernier est constitué des principales infrastructures de transport qui soutiennent le commerce extérieur que le Québec fait avec le reste du Canada et avec les principaux partenaires internationaux, en particulier les États-Unis.

Le tableau suivant présente la répartition des routes du réseau routier sous la responsabilité du Ministère.

54 www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/transports/html/1c1.html.
55 Il s'agit d'une estimation.
56 La longueur réelle est définie au www.bdso.gouv.qc.ca/docs-ken/multimedia/PB01400_Def_longueur2008H00F00.pdf.
57 Le ministère des Ressources naturelles et de la Faune procède actuellement à une caractérisation et à une classification d'un réseau de routes d'accès au territoire. Ce réseau est composé des chemins forestiers et de tous les autres chemins carrossables avec des véhicules à deux roues motrices dont la circulation est libre ou contrôlée.

Répartition des routes du réseau routier sous la responsabilité du Ministère

Classes de routes[58]	Longueur réelle (kilomètres)	
Réseau routier supérieur	**Total**	**RSSCE**
Autoroutes Le réseau autoroutier englobe l'ensemble des infrastructures autoroutières numérotées de 0 à 99 et de 400 à 999.	5 758	4 026
Routes nationales Le réseau national rassemble les grands axes routiers interrégionaux et ceux qui relient les agglomérations principales (généralement de 25 000 habitants et plus). Ces axes routiers sont numérotés de 100 à 199.	8 941	3 476
Routes régionales Le réseau régional regroupe les routes qui relient les agglomérations secondaires (de 5 000 à 25 000 habitants) entre elles et avec les agglomérations principales. Ces axes routiers sont numérotés de 200 à 399.	5 510	198
Routes collectrices Le réseau collecteur sert à relier les petites agglomérations (moins de 5 000 habitants) aux agglomérations plus importantes, directement ou par une route de classe supérieure. Ces routes ne sont pas numérotées.	7 835	24
Autres routes		
Routes d'accès aux ressources Le réseau d'accès aux ressources donne accès à des zones de ressources naturelles, de récréation ou de conservation publiques, à l'exclusion des routes relevant du ministère des Ressources naturelles et de la Faune.	1 436	—
Chemins d'accès aux ressources et aux localités isolées Les chemins d'accès aux ressources et aux localités isolées comprennent les chemins du domaine de l'État, y compris les chemins forestiers et de mines, ou de propriété amérindienne qui donnent accès à des zones d'exploitation forestière ou minière, à des installations hydroélectriques ou encore à des localités isolées, principalement des communautés autochtones.	847	—
Autres (routes locales 2 et 3)	45	—
TOTAL	**30 372**	**7 724**

[58] www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/entreprises/camionnage/reseau_routier/routes/classes_route.

Annexe II

Les outils de gestion pour améliorer la performance

Le Ministère a maintenu en place des outils de gestion pour améliorer sa performance et des mécanismes de contrôle pour assurer l'accomplissement de sa mission, l'atteinte de ses objectifs stratégiques ainsi que la fiabilité des données et de l'information, notamment au moyen des activités des unités administratives suivantes :

- une direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes;
- une direction des ressources financières responsable de la production du plan de contrôle interne et de supervision ainsi que de la planification budgétaire ministérielle;
- une direction des ressources humaines responsable d'élaborer un plan de relève;
- une direction des affaires corporatives responsable de l'élaboration et du suivi du plan stratégique ministériel.

En 2009-2010, le Ministère a poursuivi ses travaux en matière de gestion des risques.

La gestion intégrée des risques est un processus systématique, proactif et continu pour connaître, comprendre et gérer les risques relatifs aux mandats et aux activités d'une organisation.

La gestion intégrée des risques permet :

- d'avoir une vision globale des risques stratégiques du Ministère;
- de connaître le niveau de maîtrise actuel de ces risques;
- de doter la haute direction et l'ensemble des gestionnaires de méthodes pour déterminer, évaluer et traiter, de façon continue, les risques liés à leurs responsabilités.

Le Ministère se conforme ainsi à une exigence du Secrétariat du Conseil du trésor exposée dans le Plan de modernisation 2004-2007 du gouvernement du Québec selon laquelle tous les ministères et organismes gouvernementaux doivent appliquer une démarche rigoureuse de gestion des risques et effectuer des contrôles pour améliorer l'efficacité et l'efficience.

En matière de vérification interne, des travaux ont porté sur l'environnement de contrôle, de même que sur la gestion des contrats et des chantiers de construction. Pour ce qui est de l'évaluation de programmes, des travaux ont contribué à évaluer la mise en œuvre de la Loi sur le développement durable au sein du Ministère.

Annexe III

Les sites à potentiel d'amélioration en sécurité routière ayant fait l'objet d'investissements en 2009-2010

Légende : Les éléments grisés du tableau correspondent aux sites qui ont été corrigés durant l'année.

Municipalité	Route	Localisation	Intervention
Chandler	132	De l'ouest de la rivière du Grand Pabos au secteur de la baie Saint-Hubert	Réaménagement de la route, correction du profil et de courbes
Gaspé	132	Courbe Alexander à Sandy Beach	Correction d'une courbe
Gaspé (secteur de Rivière-au-Renard)	132	Route 132, entre la rue Antoine-Roy et la rue Parent	Réaménagement de la route et des intersections
New Richmond	132	Approches de l'intersection de la route 132 et du chemin Cyr	Construction d'un carrefour giratoire et réaménagement des approches
La Martre	132	Courbe à l'ouest du village de La Martre	Correction d'une courbe
Îles-de-la-Madeleine	199	Courbe près du Château Madelinot (route 199)	Correctifs inclus dans le réaménagement de la route en section urbaine
Chandler	132	Entre les avenues Daignault et Rehel	Installation d'un feu de circulation avec un passage pour piétons
Saint-Michel-du-Squatec	232	Intersection des routes 232 et 295	Réaménagement de la route, de la courbe et de l'intersection
Rimouski	232	Secteur de Sainte-Odile	Aménagement des abords de route (haies brise-vent)
Saint-René-de-Matane	195	Secteur de la Petite rivière Matane, secteur de la courbe près de l'hôtel Métropole	Correction de cinq courbes
Cabano	185	Secteur sud de Cabano-Notre-Dame-du-Lac	Élargissement de deux à quatre voies divisées
Amqui	132	Secteur du golf	Réaménagement de la route
Dégelis	185	Au kilomètre 0 situé près de la frontière (station Irving) et courbe de l'Arc-en-ciel	Élargissement de deux à quatre voies divisées
Daveluyville	261	Route 261, face à l'école et à l'église	Éclairage, marquage et signalisation

Municipalité	Route	Localisation	Intervention
Warwick	78341 et 78260	Intersection du 4e Rang et de la route Saint-Albert	Construction d'un îlot de séparation sur le 4e rang, marquage, plantation d'arbres, signalisation, déplacement d'une clôture
Trois-Rivières	40	Autoroutes 40 et 55 Sud, bretelles A et B	Reconstruction de bretelles
Saint-Narcisse	359	Intersection des routes 359 et Trépanier	Correction du profil
La Tuque	155	Intersection de la route 155 et des rues Saint-Louis et Caron	Correctifs inclus dans le projet de construction d'une nouvelle route
Lévis	116	Intersection de la route 116 et de la rue de l'Escale	Réaménagement géométrique de l'intersection
Lévis	116	Intersection de la route 116 et de la rue Plante	Réaménagement géométrique de l'intersection
Laurier-Station	00271 et 86466	Intersection du boulevard Laurier et de la route 271	Réaménagement géométrique de l'intersection
Lévis	116	Intersection de la route 116 et du chemin Craig	Réaménagement géométrique de l'intersection
Saint-Charles-de-Bellechasse	00218 et 00279	Intersection des routes 218 et 279	Réaménagement géométrique de l'intersection
Montmagny	132	Entre la rue Jacques-Posé et l'hôpital de Montmagny	Aménagement d'une haie brise-vent
Sacré-Cœur	172	Route 172, au kilomètre 28	Correction du tracé
Longue-Rive	138	Route 138 (secteur de Saint-Paul-du-Nord) devant l'adresse 304	Correctifs inclus dans le projet de construction d'une route de contournement
Hébertville	169	Intersection des routes 169 Nord et 169 Sud	Réaménagement géométrique de l'intersection et correction de dévers
Saint-Gédéon	170	Intersection de la route 170 et de la rue Dequen	Construction d'un carrefour giratoire et amélioration du corridor routier
Métabetchouan-Lac-à-la-Croix	170	Courbe à l'ouest de Belle-Rivière	Correction des courbes et amélioration du corridor routier
Québec	440	Autoroute Charest, secteur de la rue Cyrille-Duquet et de l'avenue Saint-Sacrement	Réaménagement géométrique de l'intersection
Québec	740	Courbe et intersection de l'échangeur Robert-Bourassa et Charest	Réaménagement de l'échangeur

Municipalité	Route	Localisation	Intervention
Baie-Sainte-Catherine	138	Approche du traversier	Aménagement d'une aire d'attente et installation de panneaux à messages variables
Sainte-Anne-de-Beaupré	138	Route 138 et Place Sainte-Anne	Réaménagement géométrique de l'intersection
Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier	41631	Intersection des routes Fossambault et Duchesnay	Réaménagement géométrique de l'intersection, amélioration des abords de la route
Lac-Pikauba	381	Courbe prononcée au kilomètre 32	Couche d'usure
Boisbriand et Sainte-Thérèse	640	Voies rapides de l'autoroute 640, du kilomètre 19,7 au kilomètre 21,2	Réaménagement de l'échangeur
Boisbriand	640	Zones d'entrecroisement, bretelles de l'autoroute 15 Sud/autoroute 640 Ouest et bretelle de l'autoroute 15 Nord/autoroute 640 Ouest	Correctifs inclus dans le réaménagement de l'échangeur
Boisbriand et Sainte-Thérèse	640	Collecteurs de l'autoroute 640, du kilomètre 19,8 au kilomètre 20,8	Réaménagement de l'échangeur
Sainte-Anne-des-Plaines	335	Route 335, courbes au sud de la rivière Mascouche (courbe à Monette)	Réaménagement des courbes et du profil
L'Assomption	40	Entre les kilomètres 116 et 115,5	Aménagement d'un brise-vent
Montréal/Dorval	13	Tunnel Dorval	Destruction des paralumes et amélioration de l'éclairage
Dorval	20 et 520	De l'autoroute 20 à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau	Correctifs inclus dans le réaménagement de l'échangeur
Montréal	720	Intersection de l'avenue Papineau et de l'avenue Viger Est et intersection de l'avenue Papineau et de l'autoroute Ville-Marie/boulevard Ville-Marie	Correctifs inclus dans le projet de modernisation de la rue Notre-Dame
Montréal	15	Autoroute 720 Ouest, divergence vers l'autoroute15 Nord (0,6 km)	Correctifs inclus dans le réaménagement géométrique du complexe Turcot
Montréal	15	Autoroute 15 Sud, divergence vers l'autoroute 720 Est (0,6 km)	Correctifs inclus dans le réaménagement géométrique du complexe Turcot
Montréal	15	Autoroute 15 Sud – De La Vérendrye (1,3 km)	Correctifs inclus dans le réaménagement géométrique du complexe Turcot
Sainte-Cécile-de-Milton	137	De 400 mètres au nord du 3e Rang à 200 mètres au sud de la rue Lachapelle	Réaménagement géométrique de l'intersection et reconstruction de la route

Municipalité	Route	Localisation	Intervention
Saint-Mathieu-de-Beloeil	229	Du ruisseau Beloeil à 500 mètres au sud de l'autoroute 20	Réaménagement géométrique d'une intersection et reconstruction de la route
Salaberry-de-Valleyfield	201	Intersection de la route 201 et du boulevard Bord-de-l'Eau	Réaménagement géométrique de l'intersection
Notre-Dame-de-Lourdes	131	Intersection de la route 131 et de la rue Principale	Élargissement de deux à quatre voies divisées et contrôle des accès
Sainte-Geneviève-de-Berthier	158	Intersection des routes 158 et 347	Installation de feux de circulation
Mont-Tremblant	117	Intersection de la route 117 et de la rue Siméon et intersection de la route 117 et de la rue Vaillancourt	Réaménagement des intersections en carrefour giratoire
Notre-Dame-de-Pontmain	309	À la limite nord de Notre-Dame-du-Laus	Reconstruction du revêtement et asphaltage des accotements
Chelsea	5	Du chemin de la Rivière au ruisseau Meech - courbe du secteur « Pine »	Correctifs inclus dans le projet de construction de l'autoroute
Plaisance	148	Courbes près de la Montée Saint-François	Correction de courbes
Waterville	108	Intersection des routes 108 et 147	Réaménagement géométrique
Compton	147	À 200 mètres au sud de l'agglomération de Compton	Correctifs inclus dans la reconstruction de la route
Rivière-Héva	117	Courbe Brière	Correction d'une courbe
Rouyn-Noranda	117	Entre l'avenue du Lac et l'avenue Dallaire et l'intersection des rues Gamble, Québec et Rideau	Correctifs inclus dans la construction d'une voie de contournement
Amos	111	Entrée est d'Amos - section entre la route de l'Hydro et le chemin Croteau	Correctifs inclus dans la reconstruction de la route
Plessisville	116	Intersection de la route 116 et de la rue Saint-Calixte Ouest	Réaménagement géométrique de l'intersection
Notre-Dame-du-Mont-Carmel	157	Intersection de la route 157 et du rang Saint-Félix	Réaménagement géométrique de l'intersection
Saint-Georges	271	Intersection de la route 271 et des rangs Sainte-Anne et Saint-Guillaume	Réaménagement géométrique de l'intersection
Rivière-aux-Outardes	389	Route 389, au kilomètre 109 rivière Pagé	Correction du tracé
Lac-Pikauba	175	Intersection des routes 169 et 175	Réaménagement géométrique de l'intersection

Municipalité	Route	Localisation	Intervention
Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier	367	De la voie ferrée à la route Grand Capsa	Correctifs inclus dans la construction d'une route de contournement
Clermont	138	Secteur de la côte du Calvaire	Construction d'un lit d'arrêt
L'Assomption	341	Intersection de la route 341 et du chemin des Commissaires et intersection de la route 341 et du rang Presqu'Île	Réaménagement des intersections avec installation de feux de circulation et d'un système d'éclairage
Granby	139	Intersection de la route 139 et de la rue Cowie	Réaménagement géométrique de l'intersection
Marieville	112	Intersection de la route 112 et du chemin du Vide	Construction de voies de virage
Cantley	307	Intersection de la route 307 et du chemin Sainte-Élizabeth	Réaménagement géométrique et correction du profil
Gatineau	148	Route 148, du chemin Terry-Fox au chemin Perry	Reconstruction, régularisation d'accès et drainage
Sherbrooke	410	Intersection de l'autoroute 410 et du boulevard de l'Université	Construction d'un échangeur

Centre de gestion de l'équipement roulant

Rapport annuel de gestion 2009 2010

Table des matières

Le mot du directeur 163

La déclaration de la direction 165

Le rapport de mission d'examen de Raymond Chabot Grant Thornton S.E.N.C.R.L. 167

La présentation de l'organisation 168

Le comité consultatif 168

La structure de l'organisation et les ressources humaines 169

Les faits saillants 171

Le profil de la clientèle 2009-2010 pour chacun des produits et services 172

Les relations avec la clientèle 176

Le profil du parc de véhicules 178

Les acquisitions et ventes de véhicules 180

Les réalisations en 2009-2010 182

Les perspectives pour 2010-2011 199

Les états financiers 2009-2010 201

Le mot du directeur

C'est avec plaisir que je vous présente les résultats obtenus pour l'exercice 2009-2010. Au cours de cette année, le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) a réalisé de nombreux projets, dont l'élaboration du Plan d'action environnemental 2009-2013, qui met l'accent sur les efforts de recherche et développement du CGER en matière d'innovation environnementale, sur l'implantation d'un nouveau système informatique de gestion de parc de véhicules et sur la révision du processus concernant la conformité des véhicules livrés selon les besoins exprimés par nos clients.

En 2009-2010, le CGER a mené des actions en matière de développement durable. Dans le contexte de la gestion des biens durables, il a intégré plusieurs produits environnementaux, dont un support de flèche de signalisation aérodynamique, un module de réduction de la puissance du moteur, des pneus remoulés et la galvanisation à chaud. Au cours des prochaines années, le CGER poursuivra son travail d'analyse visant la mise en place de nouvelles technologies pour réduire la consommation de carburant; ainsi, il pourra s'imposer comme un chef de file en matière de développement durable dans son domaine.

Enfin, mentionnons qu'au cours de la dernière année, le CGER a effectué un sondage pour évaluer le taux de mobilisation de l'ensemble de ses employés. Ce sondage, pour lequel le taux de participation a atteint 86 %, a permis d'établir que le taux de mobilisation se situe à 71 %. Tout au long de la dernière année, des actions ont été entamées afin d'améliorer la qualité de vie au travail et minimiser les irritants. Au cours de la prochaine année, d'autres gestes seront posés pour faire du CGER un employeur de choix.

Cela étant dit, le présent rapport annuel démontre que le Centre de gestion de l'équipement roulant a atteint la majorité des cibles de son plan d'action. Ces résultats sont évidemment obtenus grâce au travail constant de tous les employés, sans qui la réussite de l'organisation ne serait possible. Je tiens donc à les remercier pour leur précieuse collaboration et leur adhésion aux objectifs de service à la clientèle. Je profite également de l'occasion pour remercier tous les clients du CGER de leur confiance.

PAUL-YVAN DESCHÊNES
Directeur
Québec, octobre 2010

La déclaration de la direction

Ce document constitue le treizième rapport annuel de gestion du Centre de gestion de l'équipement roulant. Les résultats, l'information et les états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant qui y sont présentés relèvent de la responsabilité du directeur et des chefs de service du Centre. Ces derniers sont donc tous cosignataires de cette déclaration. Leur responsabilité porte sur l'exactitude, l'intégralité et la fiabilité des données présentées dans le rapport ainsi que sur la reddition de comptes annuelle quant aux résultats attendus et convenus dans le Plan d'action 2009-2010.

La direction du Centre a maintenu, tout au long de l'exercice financier 2009-2010, des systèmes d'information et des mesures de contrôle destinés à assurer l'atteinte des objectifs fixés dans l'entente de gestion et dans le plan d'action.

De plus, la firme Raymond Chabot Grant Thornton S.E.N.C.R.L. s'est assurée du caractère plausible et de la cohérence de l'information présentée dans le présent rapport, sauf pour ce qui est de la section sur les états financiers 2009-2010. Au terme de sa mission d'examen, elle a produit un rapport de validation.

À notre avis, les données présentées dans le *Rapport annuel de gestion 2009-2010* correspondent à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2010.

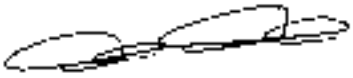
Le directeur,

PAUL-YVAN DESCHÊNES

Le chef du Service de l'ingénierie et des acquisitions,

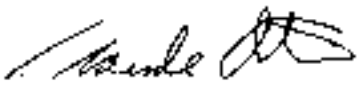
MARC-ANDRÉ BOIS, ingénieur

Le chef du Service des opérations,



ALAIN COSSETTE

Le chef du Service à la clientèle,



CLAUDE OTIS

Le chef du Service du soutien à la gestion,

FRANÇOIS WISEMAN

Le rapport de mission d'examen de Raymond Chabot Grant Thornton S.E.N.C.R.L.

Monsieur le Sous-Ministre,

À la demande du ministère des Transports du Québec, nous avons procédé à l'examen des résultats, des indicateurs, des explications et de l'information présentés dans le rapport annuel de gestion du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) pour l'exercice terminé le 31 mars 2010, à l'exception des états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant. La responsabilité de l'exactitude, de l'intégralité et de la divulgation de ces données incombe à la direction du CGER. Notre examen a été effectué conformément aux normes d'examen généralement reconnues du Canada et a donc consisté essentiellement en prises de renseignements, procédés analytiques et discussions portant sur les renseignements qui nous ont été fournis par le CGER.

Notre examen ne constitue pas une vérification et, par conséquent, nous n'exprimons pas une opinion de vérificateur sur les résultats, les indicateurs, les explications et l'information présentés dans le rapport annuel de gestion.

Au terme de notre examen, nous n'avons rien relevé qui nous porte à croire que l'information contenue dans le rapport annuel de gestion, à l'exception des états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant, n'est pas, à tous les égards importants, plausible et cohérente.

Les informations correspondantes de l'exercice précédent ont été examinées par un autre expert-comptable.

Raymond Chabot Grant Thornton S.E.N.C.R.L.[1]

Québec, le 30 juin 2010

[1] Comptable agréé auditeur permis n° 7461

La présentation de l'organisation

Le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) a été la première unité autonome de service relevant du ministère des Transports du Québec (MTQ). Il gère un parc de quelque 8 370 véhicules et équipements connexes. De ce nombre, 6 623 véhicules et équipements lui appartiennent, tandis que 1 747 autres sont entretenus et réparés selon une tarification horaire. Un réseau de 67 ateliers de mécanique répartis sur l'ensemble du territoire québécois fait également partie du CGER.

La mission, la vision, les objectifs généraux et les valeurs de l'organisation sont présentés dans la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Le comité consultatif

Pour favoriser une gestion éclairée du CGER, un comité consultatif doit conseiller le sous-ministre sur les cibles et objectifs annuels qui doivent être fixés. Il doit également donner son avis sur le plan d'action et les résultats atteints par le CGER. Nommés par le sous-ministre des Transports, les membres de ce comité sont des représentants de l'industrie de la fabrication et de la gestion d'équipement roulant, de la clientèle et du personnel. Le directeur du CGER participe aux délibérations du comité. En 2009-2010, ce dernier était formé des membres suivants :

BIANCA CORDERO, conseillère au Service des relations de travail et de la défense des services publics, Syndicat de la fonction publique du Québec;

LOUIS FERLAND, directeur de l'Estrie, MTQ;

MICHEL DUMAS, chef du Service des transports, Sûreté du Québec;

GUY CHARBONNEAU, directeur du matériel roulant et des ateliers, Ville de Montréal;

JEAN ROBITAILLE, directeur général, Kenworth Montréal.

La rencontre du comité consultatif 2009

Le 29 mai 2009, le directeur du CGER a rencontré les membres du comité consultatif pour leur présenter les résultats atteints au regard du Plan d'action 2008-2009 ainsi que les objectifs et les indicateurs prévus dans le Plan d'action 2009-2010. Les membres étaient satisfaits des résultats que le CGER a obtenus au cours de la dernière année. Ils ont profité de cette présentation pour souligner le nombre important d'employés occasionnels par rapport au nombre d'employés permanents.

La structure de l'organisation et les ressources humaines

Le CGER comprend un centre administratif situé à Québec et 67 ateliers de mécanique répartis dans 16 zones d'exploitation régionale. La clientèle peut donc bénéficier des services du CGER partout au Québec. La carte des régions où le CGER offre ses services se trouve dans la rubrique « Ateliers de mécanique » de son site Internet au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Le CGER compte 466 employés, dont plus de 300 travaillent dans les ateliers de mécanique. Le personnel du centre administratif et des bureaux régionaux comprend des gestionnaires, des professionnels, dont les ingénieurs et les conseillers à la clientèle, ainsi que des employés de bureau.

Plus de 66 % des employés du CGER travaillent dans les ateliers de mécanique.

Effectif du Centre de gestion de l'équipement roulant selon la catégorie d'emploi au 31 mars 2010

	Effectif							
	Permanent		Occasionnel		Total		%	
Catégorie d'emploi	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Cadres	30	32	2	2	32	34	6,87	7,30
Professionnels	18	18	8	9	26	27	5,58	5,79
Techniciens	30	32	9	11	39	43	8,37	9,23
Personnel de bureau	19	20	25	30	44	50	9,44	10,73
Ouvriers	66	85	259	227	325	312	69,74	66,95
TOTAL	**163**	**187**	**303**	**279**	**466**	**466**	**100,00**	**100,00**

Effectif du Centre de gestion de l'équipement roulant par région administrative au 31 mars 2010

Région	Total	
	2010	2009
Zone de l'Est-de-l'Abitibi	17	17
Zone de l'Ouest-de-l'Abitibi–Témiscamingue	23	24
Zone du Bas-Saint-Laurent	16	18
Zone de la Chaudière-Appalaches	29	24
Zone du Centre-du-Québec	19	18
Zone de la Côte-Nord	17	15
Zone de l'Estrie	19	19
Zone de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	17	17
Zone des Laurentides-Lanaudière	26	30
Zone de la Mauricie	27	26
Zone de l'Est-de-la-Montérégie	14	12
Zone de l'Ouest-de-la-Montérégie	22	23
Zone de Montréal	40	40
Zone de l'Outaouais	15	10
Zone de Québec	41	47
Zone du Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau	18	17
Centre administratif	106	109
TOTAL	**466**	**466**

Effectif du Centre de gestion de l'équipement roulant par catégorie d'emploi et selon le sexe au 31 mars 2010

	Effectif					
	Femmes		Hommes		TOTAL	
Catégorie d'emploi	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Cadres	0	0	32	34	32	34
Fonctionnaires	50	56	33	37	83	93
Ouvriers	0	1	325	311	325	312
Professionnels	9	10	17	17	26	27
TOTAL	**59**	**67**	**407**	**399**	**466**	**466**
POURCENTAGE	**12,66 %**	**14,38 %**	**87,34 %**	**85,62 %**	**100 %**	**100 %**

Des tableaux présentant l'effectif du CGER selon d'autres critères et l'organigramme de l'organisation se trouvent dans la section « Profil des ressources humaines » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les faits saillants

Nouveaux contrats et renouvellement d'ententes

Le CGER a continué son expansion en signant deux nouvelles ententes et en intégrant à son réseau de service deux nouveaux ateliers de mécanique. Il a donc ajouté à sa liste de clients la Ville de Beloeil et la Ville de Mont-Saint-Hilaire.

Le CGER a également renouvelé, pour une période de 10 ans, son entente avec la Ville de Matane. C'est avec grand intérêt de part et d'autre que ce client majeur a réitéré sa confiance envers l'organisation.

Révision du processus de la conformité des véhicules

Au cours de l'année 2009-2010, l'ensemble des services ont collaboré à la résolution du problème de conformité des véhicules livrés aux clients. Le nouveau processus a été présenté et expliqué à l'ensemble des employés à l'aide d'une vidéo animée par tous les chefs de service afin que l'information transmise soit uniforme.

Participation au Congrès international de la viabilité hivernale

Du 8 au 11 février 2010, la ville de Québec a accueilli le XIII[e] Congrès international de la viabilité hivernale de l'Association mondiale de la route. Le CGER a grandement collaboré à l'organisation de cette rencontre, particulièrement à titre de membre du comité organisateur du premier championnat international de chasse-neige. Il a également fourni les véhicules pour la compétition et de nombreux bénévoles.

Un premier championnat international de chasse-neige couronné de succès.

Mise en œuvre du Plan d'action environnemental 2009-2013

L'année 2009-2010 a également été marquée par la mise en place du Plan d'action environnemental 2009-2013 du CGER. Se donnant comme mandat de devenir le chef de file du développement durable dans son domaine, le CGER a déployé les efforts nécessaires pour assurer une veille technologique en matière d'environnement et pour être en mesure de proposer à sa clientèle de nouvelles technologies visant la protection de la biodiversité.

Le profil de la clientèle 2009-2010 pour chacun des produits et services

Le CGER offre les produits et services suivants : la location clés en main, la réparation et l'entretien de véhicules selon une tarification horaire, l'analyse en gestion de parcs de véhicules, la formation des conducteurs et la fourniture de carburant.

La description de chacun des produits et services se trouve dans la rubrique « Produits et services » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

La location clés en main de véhicules et d'équipements connexes

La location à long terme

La location à long terme tient compte de tous les frais inhérents à la possession d'un véhicule, excluant le coût du carburant. Les clients peuvent ainsi se concentrer sur leur mission pendant que la gestion des véhicules est confiée à des spécialistes. Le prix de location couvre la gestion globale du parc de véhicules, y compris :

- le suivi du programme d'entretien préventif;
- les réparations mineures et majeures;
- la vérification mécanique;
- le coût d'acquisition du véhicule;
- les coûts de réparation et de remplacement en cas d'accident (s'il ne s'agit pas d'une utilisation abusive);
- l'immatriculation;
- le service de dépannage 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7;
- les services de génie-conseil (détermination du besoin technique, production du devis et des spécifications d'achat et modification ou adaptation d'un équipement);
- la présentation des véhicules spécialisés par un formateur du CGER;
- l'identification visuelle des véhicules.

Au 31 mars 2010, le CGER avait conclu 380 ententes de service de location clés en main, dont 226 avec des ministères et des organismes autres que le ministère des Transports du Québec et le secteur municipal. Ces ententes représentaient, à la même date, 5 903 véhicules et équipements connexes. En 2009-2010, le revenu annuel résultant de la location clés en main a atteint 76 031 512 $, incluant la location à court terme.

Clientèle pour la location clés en main selon l'année

Type d'organisation (nombre)	2009-2010		2008-2009		2007-2008	
	Ententes	Véhicules	Ententes	Véhicules	Ententes	Véhicules
Ministère des Transports (1)	100	3 640	102	3 503	103	3 306
Autres ministères (20)	153	548	156	530	140	486
Organismes (15)	31	198	31	188	31	174
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (27)	32	200	26	125	26	119
Organismes liés au réseau de l'éducation (8)	10	24	11	25	12	28
Organismes municipaux (5)	5	11	7	13	9	15
Municipalités (43)	49	1 282	56	1 148	45	916
TOTAL (119)	**380**	**5 903**	**389**	**5 532**	**366**	**5 044**

Un tableau présentant chacun des clients du CGER se trouve dans la section « Profil de la clientèle » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

La location à court terme

Clientèle pour la location à court terme selon l'année

Type d'organisation (nombre)	2009-2010		2008-2009		2007-2008	
	Ententes	Véhicules	Ententes	Véhicules	Ententes	Véhicules
Ministère des Transports (1)	63	338	71	397	72	336
Autres ministères (1)	1	1	12	19	11	23
Organismes (1)	2	4	5	8	3	6
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (0)	–	–	5	5	6	7
Organismes liés au réseau de l'éducation (0)	–	–	2	3	2	3
Organismes municipaux (0)	–	–	2	3	1	1
Municipalités (9)	9	101	24	163	21	137
TOTAL (12)	**75**	**444**	**121**	**598**	**116**	**513**

Un tableau présentant chacun des clients du CGER se trouve dans la section « Profil de la clientèle » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

La réparation et l'entretien de véhicules selon une tarification horaire

Au 31 mars 2010, un total de 6 315 véhicules et équipements connexes appartenant à divers ministères et organismes publics étaient enregistrés dans le système informatique de gestion de parcs du CGER pour la réparation et l'entretien selon une tarification horaire. En 2009-2010, le CGER a réparé et entretenu 1 747 véhicules et équipements connexes. Plusieurs clients de la location clés en main ont également fait appel à ce service pour faire des ajouts ou des modifications à leurs véhicules et équipements. Le service d'entretien et de réparation selon une tarification horaire a donc généré des revenus de 6 005 403 $.

Clientèle pour la réparation et l'entretien selon une tarification horaire en fonction de l'année

Type d'organisation (nombre)	Nombre de véhicules					
	2009-2010		2008-2009		2007-2008	
	Enregistrés dans le système d'information	Réparés ou entretenus	Enregistrés dans le système d'information	Réparés ou entretenus	Enregistrés dans le système d'information	Réparés ou entretenus
Ministère des Transports (1)	333	83	335	104	174	87
Autres ministères (13)	1 091	457	1 055	488	978	519
Organismes (14)	3 927	814	1 617	584	3 236	957
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (10)	41	26	29	23	22	17
Organismes liés au réseau de l'éducation (8)	282	61	264	54	241	59
Organismes municipaux (7)	51	19	62	23	55	21
Municipalités (33)	573	277	444	296	375	233
Organismes fédéraux et amérindiens (5)	17	10	24	17	–	–
TOTAL (91)	**6 315**	**1 747**	**3 830**	**1 589**	**5 081**	**1 893**

Type d'organisation (nombre)	Nombre de véhicules	
	2009-2010	
	Enregistrés dans le système d'information	Réparés ou entretenus
Ministère des Transports (1)	333	83
Autres ministères (8)	1 003	433
Organismes (18)	3 962	801
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (8)	45	27
Organismes liés au réseau de l'éducation (9)	282	61
Organismes municipaux (9)	78	41
Municipalités (33)	573	278
Organismes fédéraux et amérindiens (7)	39	23
TOTAL (93)	**6 315**	**1 747**

En 2009-2010, le CGER a refait la classification de l'ensemble de ses clients dans ses systèmes informatiques. Le tableau à gauche démontre la répartition des clients en tenant compte de ces changements et sert à faire le pont entre la situation antérieure et ce qui sera dorénavant présenté.

Un tableau présentant chacun des clients du CGER se trouve à la section « Profil de la clientèle » dans la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

L'analyse en gestion de parc de véhicules

Au cours de la période 2009-2010, le CGER a actualisé l'analyse du parc de véhicules de la Ville de Baie-Comeau qui avait été effectuée en 2004. Comme le rapport final n'a été déposé qu'en avril 2010, les revenus générés (10 000 $) ne seront comptabilisés qu'en 2010-2011.

De l'information additionnelle sur ce service se trouve dans la section « Profil de la clientèle » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

La formation des conducteurs

En 2009-2010, le CGER a décidé de modifier son offre de service concernant la formation donnée aux conducteurs de véhicules afin de mieux servir sa clientèle.

Nos formateurs se déplacent partout dans la province afin d'offrir des séances de formation aux conducteurs.

Dorénavant, dès que le CGER connaît le besoin du client, il détermine si une formation spécifique sera donnée aux conducteurs du véhicule. De plus, si des dommages répétés sont causés à un véhicule lourd, à un véhicule-outil ou à un véhicule spécialisé ou encore que ces derniers nécessitent des réparations fréquentes, le CGER offre une formation aux conducteurs concernés.

Cette nouvelle orientation favorise une utilisation plus performante des véhicules mis à la disposition des conducteurs. Elle a également pour effet d'accroître la disponibilité des véhicules ainsi que de réduire les bris, les réparations et les risques d'accidents.

D'autre part, le CGER continue de répondre aux demandes *ad hoc* de la clientèle pour de la formation ou des évaluations des conducteurs, à la condition que des formateurs soient disponibles.

Au cours de l'année, plusieurs unités du ministère des Transports, villes ou organismes ont eu recours aux services de formation. Vingt et un types de cours ont été offerts à 583 participants, excluant les formations diverses données aux employés de la Ville de Laval ainsi que les évaluations de CVEM I et II, et les auditions PECVL pour le ministère des Transports. Les revenus découlant de la formation des conducteurs en 2009-2010 ont été de 90 491,15 $.

De l'information additionnelle sur ce service ainsi qu'un tableau présentant les formations données en 2009-2010 et le nombre de participants qui les ont suivies se trouvent dans la section « Profil de la clientèle » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

La fourniture de carburant

Consommation par type de carburant

Type d'organisation (nombre)	Nombre de litres consommés					
	2009-2010			2008-2009		
	Essence	Diesel	Total	Essence	Diesel	Total
Ministère des Transports (1)	5 549 219	5 371 291	10 920 510	5 454 714	6 334 449	11 789 163
Autres ministères (13)	380 217	34 397	414 614	387 939	37 870	425 809
Organismes (8)	669 929	9 920	679 849	673 999	10 255	684 254
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (20)	49 018	33 064	82 082	48 551	31 040	79 591
Organismes liés au réseau de l'éducation (5)	28 788	36 834	65 622	35 074	43 987	79 061
Organisme municipal (1)	2 033	–	2 033	2 109	–	2 109
Municipalités (9)	129 765	208 017	337 782	129 608	236 677	366 285
Consommation par le CGER (1)	261 808	83 096	344 904	329 450	91 943	421 393
Total (58)	**7 070 777**	**5 776 619**	**12 847 396**	**7 061 444**	**6 786 221**	**13 847 665**

De l'information additionnelle sur ce service se trouve dans la section « Profil de la clientèle » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les relations avec la clientèle

Le service à la clientèle

Afin d'assurer un service partout au Québec, le Service à la clientèle dispose de deux équipes de conseillers à la clientèle; l'une est située à Québec et l'autre, à Montréal. Le rôle de ces personnes est de rencontrer les divers responsables des ministères et des organismes publics et de leur faire des recommandations quant à la gestion de leur parc et à leurs besoins en matière de véhicules et d'équipements connexes. Elles assurent aussi le suivi auprès du client en ce qui a trait à la conformité des véhicules. La recherche de nouveaux clients et l'accroissement des ventes du CGER sont des responsabilités qui leur incombent également.

La gestion des plaintes

En 2009-2010, le CGER a reçu 23 plaintes, dont 11 ont été formulées verbalement.

Description de la plainte	Nombre
Renseignements inscrits sur la facture	4
Comportement du personnel	3
Qualité des travaux	3
Délai de livraison	3
Qualité de fabrication des véhicules	2
Conformité des véhicules neufs livrés par le CGER	2
Propreté du véhicule réparé	1
Information fournie par le personnel du CGER	1
Respect de la prise de rendez-vous	1
Efficacité des véhicules	1
Proximité des ateliers de mécanique	1
Distribution du carburant	1
TOTAL	**23**

Il est à noter que 11 plaintes provenaient du ministère des Transports et 12, de clients travaillant pour d'autres ministères et organismes publics.

En ce qui a trait à l'engagement du CGER quant au délai de réponse aux plaintes, les résultats se trouvent dans la section « Les réalisations en 2009-2010 » du présent rapport annuel.

Le service de dépannage mécanique

Le CGER offre à sa clientèle un service de dépannage, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, pour toute réparation ou tout remorquage d'un véhicule ou d'un équipement connexe qu'il a mis en location. Le client n'a qu'à communiquer avec le service de dépannage du CGER en composant le 1 888 314-CGER, peu importe l'heure et l'endroit où il se trouve au Québec.

De l'information concernant le nombre d'appels reçus en 2009-2010 se trouve dans la section « Profil de la clientèle » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

La Déclaration de services à la clientèle

Le CGER s'est doté, le 1er avril 2001, d'une déclaration de services à la clientèle. Mise à jour le 1er avril 2007, elle exprime la volonté du CGER d'accorder la priorité à la qualité des produits et services qu'il offre, en plaçant le client au cœur de ses préoccupations. Cette déclaration confirme les principaux engagements du CGER envers sa clientèle. Ceux-ci sont le fruit d'une réflexion d'équipe et reflètent les besoins exprimés par les clients. Avec cette déclaration, le CGER entend répondre aux attentes de sa clientèle et indiquer de quelle manière il compte y parvenir.

Les engagements à ce chapitre figurent dans la section « Déclaration de services à la clientèle » à la rubrique « Produits et services » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les résultats pour l'année 2009-2010 au regard de ces engagements se trouvent dans la section « Les réalisations en 2009-2010 » du présent document.

Le profil du parc de véhicules

Le parc total, qui comprend les véhicules en location ou disponibles, les véhicules de prêt et ceux que le CGER utilise, comptait 6 623 unités au 31 mars 2010.

Parc de véhicules du Centre de gestion de l'équipement roulant au 31 mars 2010 par Super catégorie

Super catégorie	Location au MTQ		Location à d'autres clients		Véhicules de prêt		Véhicules en disponibilité		Véhicules utilisés par le CGER		TOTAL	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Véhicule léger	1 351	1 295	1 272	1 107	53	59	247	346	137	150	3 060	2 957
Camion	376	361	133	122	22	18	13	5	3	3	547	509
Matériel-outil remorqué	135	131	18	15	1	1	6	7	11	12	171	166
Matériel remorqué	224	219	30	33	0	0	7	12	3	2	264	266
Véhicule-outil	199	201	216	197	2	2	10	13	16	14	443	427
Équipement	1 303	1 243	556	522	83	68	84	81	18	14	2 044	1 928
Matériel divers	52	53	38	33	0	0	1	0	3	3	94	89
TOTAL	**3 640**	**3 503**	**2 263**	**2 029**	**161**	**148**	**368***	**464***	**191****	**198****	**6 623**	**6 342**

* Il est important de noter que la majorité des véhicules qui ont été loués à court terme en 2008-2009 et en 2009-2010 étaient disponibles au 31 mars de chaque année. Ces véhicules sont loués pour des périodes de six à dix mois, normalement entre mai et novembre.

** Plusieurs unités autres que les véhicules légers sont partagées avec des clients pour échange de services.

Un tableau plus détaillé sur le parc de véhicules se trouve dans la section « Profil du parc de véhicules » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Le rajeunissement du parc de véhicules

Chaque année, le CGER détermine les véhicules à remplacer en raison de leur âge. Il accorde la priorité à certaines catégories essentielles à l'exécution des travaux, comme les camions de déneigement. L'état des véhicules dont le délai de remplacement approche est ensuite évalué, puis on établit un calendrier des achats. Les calculs de la durée de vie optimale ont été actualisés en 2003 pour établir les mesures relatives au rajeunissement du parc. L'année 2003-2004 devient donc l'année de référence.

Le CGER priorise certaines catégories essentielles à l'exécution des travaux, comme les camions de déneigement.

Le tableau suivant présente le rajeunissement, au fil des ans, du parc de véhicules du ministère des Transports pour les principales catégories. Les véhicules de prêt, les véhicules disponibles et ceux que le CGER utilise sont considérés comme faisant partie de ce parc. La section « Les acquisitions et ventes de véhicules » du présent document donne des précisions sur les véhicules qui ont été remplacés en 2009-2010.

Rajeunissement du parc de véhicules du ministère des Transports au fil des ans, y compris les véhicules utilisés par le Centre de gestion de l'équipement roulant

Catégorie	Âge moyen 2009-2010	Âge moyen 2008-2009	Âge moyen 2003-2004	Durée de vie optimale	Pourcentage des véhicules ayant dépassé leur durée de vie optimale (%) 2009-2010	2008-2009	2003-2004
Automobile	4,1	4,4	4,1	7	21,69	16,00	0,87
Camionnette	3,7	3,8	3,8	7	15,96	9,30	3,79
Fourgonnette	4,0	4,0	3,8	7	19,51	16,83	1,20
Camion 6-roues	7,8	8,0	6,3	15	13,30	4,12	1,86
Camions 10-roues	8,3	8,1	5,4	12	11,59	5,66	4,84
Niveleuse	9,7	9,0	8,1	15	3,57	3,45	20,00
Chargeuse	7,3	7,7	8,7	15	13,04	13,04	7,46
Pelle	9,6	8,9	6,8	18	0,00	0,00	7,69

Depuis 2003-2004, l'âge moyen des véhicules a augmenté dans cinq des huit catégories, alors que pour six des huit catégories, on constate une hausse du pourcentage de véhicules ayant dépassé leur durée de vie optimale.

Les catégories du tableau ci-dessus regroupaient au total 2 403 véhicules en 2003-2004 et 3,2 % de ceux-ci dépassaient leur durée de vie optimale. En 2009-2010, il y avait 16 % des 2 300 véhicules qui étaient dans la même situation. Par contre, toujours en comparaison avec 2003-2004, l'âge moyen pondéré de l'ensemble de cet échantillon n'a augmenté que de 7 % en 2009-2010.

En plus des 6 623 unités que possède le CGER, 1 747 véhicules et équipements connexes appartenant à divers ministères et organismes publics ont été entretenus ou réparés selon une tarification horaire dans les ateliers de mécanique du Centre. Il est à noter qu'au 31 mars 2010, 6 315 véhicules et équipements connexes étaient enregistrés dans le système d'information de gestion de parc du CGER pour la réparation et l'entretien selon une tarification horaire. Le tableau ci-dessous présente la répartition de ces 1 747 unités par grande catégorie de véhicules.

Véhicules réparés et entretenus par le Centre de gestion de l'équipement roulant selon une tarification horaire au 31 mars 2010

Super catégorie	Nombre de véhicules 2009-2010	2008-2009
Véhicule léger	1 395	1 595 *
Camion	66	63
Matériel-outil remorqué	45	47
Matériel remorqué	81	84
Véhicule-outil	89	88
Équipement	42	50
Matériel divers	29	89
TOTAL	**1 747**	**2 016**

* Aux 1 168 véhicules légers répertoriés au 31 mars 2009 ont été ajoutés 427 véhicules de la Sûreté du Québec qui avaient été omis dans le décompte pour l'année 2008-2009.

Les acquisitions et ventes de véhicules

Les acquisitions

En 2009-2010, le CGER a acheté 861 véhicules et équipements connexes, dont la valeur totale se chiffre à 32 295 080 $. De ce nombre, 440 ont été acquis pour le ministère des Transports, pour une somme de 16 938 998 $. Au total, 137 unités (7 441 057 $) ont servi à remplacer les véhicules et les équipements qui avaient dépassé leur durée de vie optimale et 303 autres unités (9 497 941 $) ont été achetées pour combler des besoins supplémentaires. Le CGER a également acquis, pour la somme de 15 356 082 $, un total de 421 véhicules et équipements connexes pour d'autres ministères ou organismes publics. Les données du tableau ci-dessous indiquent les acquisitions réelles faites en 2009-2010 et les réparations capitalisables qui s'y rattachent.

Acquisitions de 2009-2010 selon la Super catégorie

	Ministère des Transports		Autres clients		Total	
Super catégorie	Acquisitions	Coût ($)	Acquisitions	Coût ($)	Acquisitions	Coût ($)
Véhicule léger	215	6 386 437	271	7 014 605	486	13 401 042
Camion	34	4 830 085	13	1 667 671	47	6 497 756
Matériel-outil remorqué	11	149 648	4	86 982	15	236 630
Matériel remorqué	9	160 294	1	6 712	10	167 006
Véhicule-outil	23	2 829 677	19	4 576 800	42	7 406 477
Équipement	141	2 523 437	110	1 701 009	251	4 224 446
Matériel divers	7	59 420	3	302 303	10	361 723
TOTAL	**440**	**16 938 998**	**421**	**15 356 082**	**861**	**32 295 080**

D'autres tableaux plus détaillés sur les acquisitions de véhicules pour le MTQ et d'autres organismes publics par catégorie de véhicules se trouvent dans la section « Profil du parc de véhicules » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les nouveaux véhicules

Le CGER s'est procuré de nouveaux types de véhicules ou d'équipements en 2009-2010, notamment des remorques aménagées pour l'entretien des glissières de sécurité, des fourgonnettes transformées en poste de commandement, un chariot élévateur télescopique ainsi que des déchiqueteurs de branches d'arbres.

Le CGER a fait l'acquisition de remorques aménagées pour l'entretien des glissières de sécurité.

Les ventes

Le CGER a vendu 630 véhicules et équipements connexes en 2009-2010, pour une somme nette de 1 921 514 $. Ces unités ont été vendues parce qu'elles avaient dépassé leur durée de vie optimale ou parce que le kilométrage total excédait la valeur maximale à partir de laquelle des réparations majeures doivent être effectuées. De ce nombre, 572 unités ont été vendues dans des ventes aux enchères publiques et ont rapporté 1 812 798 $. Le CGER s'est également défait de 58 véhicules et équipements connexes lors d'autres ventes ou en lançant des appels d'offres, pour une somme de 108 716 $.

Depuis 2009-2010, les ventes aux enchères et les appels d'offres publics sont gérés par le Centre de services partagés du Québec (CSPQ), moyennant une commission. Le CGER doit utiliser les services du CSPQ pour se défaire de ses biens. En 2009-2010, les revenus totaux provenant de la vente de véhicules et d'équipements connexes, y compris les 275 973 $ de commission versés au CSPQ, se sont chiffrés à 2 197 487 $.

Des tableaux plus détaillés sur les revenus tirés de la vente de véhicules, sur l'âge des véhicules et sur le revenu moyen rapporté par certaines catégories de véhicules vendues en 2009-2010 se trouvent dans la section « Profil du parc de véhicules » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les réalisations en 2009-2010

Dans son Plan d'action 2009-2010, le CGER s'est fixé 12 objectifs liés à des axes d'intervention et à 7 grandes orientations.

Synthèse des résultats obtenus pour les indicateurs 2009-2010

Thème	Objectif	Cible	Résultat
Satisfaction de la clientèle	Maintenir le taux de satisfaction de la clientèle	Aucune cible en 2009-2010	Indicateur mesuré tous les deux ans. Le prochain sondage sur la satisfaction de la clientèle sera réalisé en 2010-2011.
Volume d'affaires	Augmenter les revenus totaux du CGER, excluant ceux provenant du carburant	2 M$	6 743 843 $
Mobilisation du personnel	Obtenir le taux de mobilisation du personnel	72 %	71 %
Expertise et compétence du personnel	Consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation du personnel	2,5 %	3,54 %
Compétitivité des tarifs de location	Maintenir les taux de location pour les équipements les plus représentatifs inférieurs à ceux du marché	30 %	35 %
Performance financière	Maintenir le niveau d'autofinancement	100 %	100,14 %
Performance opérationnelle	Maintenir un taux de productivité des ateliers de mécanique semblable à la norme reconnue en Amérique du Nord	80 %	82,3 %
Contrôle des coûts d'exploitation	Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée* égal ou inférieur au taux de variation des prix à la consommation	≤ 1,4 %	+ 2,01 %
Amélioration continue	Implanter la méthode Kaizen dans des ateliers de mécanique	5	4
Veille technologique	Intégrer au moins une innovation dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique	1	1
Développement durable	Installer un système de télémétrie véhiculaire dans des véhicules du parc du CGER	500	0
Veille environnementale	Intégrer de nouvelles technologies ou de nouveaux types d'équipement favorisant le développement environnemental	4	4

* Unité active équivalent temps plein

Les résultats détaillés pour les indicateurs 2009-2010

ORIENTATION 1
POURSUIVRE LA QUALITÉ DU SERVICE À LA CLIENTÈLE

Satisfaction de la clientèle

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Maintenir le taux de satisfaction de la clientèle	Aucune cible en 2009-2010	Pourcentage du taux de satisfaction de la clientèle	–	–

Cet indicateur est mesuré tous les deux ans.

ORIENTATION 2
DEVENIR LE GESTIONNAIRE DE PARC DE VÉHICULES DES ORGANISMES PUBLICS

Volume d'affaires

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Augmenter les revenus totaux du CGER, excluant ceux provenant du carburant	2 M$	Augmentation des revenus totaux, excluant ceux provenant du carburant	6 743 843 $	4 743 843 $

Le tableau ci-dessous présente les revenus totaux du CGER pour 2008-2009 et 2009-2010.

Revenus au 31 mars

	2010 ($)	2009 ($)
Locations	75 934 134	68 759 145
Réparations	5 993 581	6 548 876
Contributions du gouvernement du Québec	632 631	681 215
Autres revenus*	2 981 199	2 808 466
Total	**85 541 545**	**78 797 702**

* Certaines données de l'exercice précédent ont été reclassées afin de rendre leur présentation conforme à celle de l'exercice courant.

L'augmentation des revenus en 2009-2010 (excluant le carburant) est de 6 743 843 $. Elle est calculée en soustrayant les revenus totaux de 2008-2009 de ceux de 2009-2010 (85 541 545 $ - 78 797 702 $).

ORIENTATION 3

PROMOUVOIR L'ACTION RESPONSABLE DE TOUS LES EMPLOYÉS POUR QU'ILS CONTRIBUENT À LA RÉUSSITE DU CGER

Mobilisation du personnel

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Obtenir le taux de mobilisation du personnel	72 %	Taux de mobilisation du personnel	71 %	- 1

Pour la quatrième fois, le CGER a mené un sondage auprès de ses employés afin de mesurer les conditions de mobilisation des membres du personnel à partir de leurs perceptions individuelles et collectives.

Le questionnaire a été remis à 454 employés en mai 2009, et 391 d'entre eux l'ont rempli et retourné, ce qui a donné un taux de participation de 86,1 %. Il s'agit du meilleur taux obtenu jusqu'à ce jour. Parmi les répondants, 253 personnes étaient des ouvriers, 84, des fonctionnaires et 26, des professionnels, ingénieurs ou cadres à mandats spéciaux. Pour la première fois, 28 gestionnaires ont participé au sondage.

Le questionnaire comprenait 52 questions permettant de mesurer sept conditions de mobilisation, soit l'appartenance, l'organisation du travail, la supervision, la collaboration, l'expertise, la santé et la sécurité au travail ainsi que l'information. La section « Énoncés spécifiques au CGER » comptait deux questions supplémentaires sur la formation et la santé et sécurité au travail.

Le CGER a utilisé un nouveau questionnaire en 2009-2010, soit le même que celui que le ministère des Transports emploie pour sonder son personnel sur la mobilisation. Bien qu'il soit possible de comparer globalement le taux de mobilisation que le CGER a obtenu avec les résultats globaux des années antérieures, il est difficile de faire un parallèle entre les résultats obtenus pour chaque condition puisque les questions diffèrent et qu'elles sont regroupées dans un autre ordre.

Expertise et compétence du personnel

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation du personnel	2,5 %	Pourcentage de la masse salariale consacré à la formation	3,54 %	+ 1,04

Pour calculer le pourcentage de la masse salariale consacré à la formation, il faut comptabiliser les coûts directs et indirects de formation du personnel et diviser cette somme par la masse salariale du CGER. Les coûts directs correspondent notamment aux frais d'inscription, aux contrats de service de formation, aux salaires des formateurs et à leurs frais de déplacement. Le salaire des employés et des personnes qui travaillent à la réalisation du plan de développement, les frais de déplacement et les autres frais relatifs à la formation constituent, quant à eux, les coûts indirects.

En 2009-2010, une somme de 807 194 $ a été consacrée à la formation des employés sur une masse salariale totale de 22 772 198 $, ce qui représente 3,54 % de la masse salariale. Les coûts de formation se répartissent de la manière suivante :

Type de formation	Coût ($)	%
Informatique		
Bureautique, informatique, système de gestion de parc de véhicules (GUIDE)	242 866	30,09
Formation technique		
Mécanique	347 905	43,10
Santé et sécurité au travail	34 306	4,25
Sciences de l'administration		
Gestion	52 412	6,49
Administration, marketing, communication, divers	129 705	16,07
TOTAL	**807 194**	**100,00**

Soulignons qu'au cours de l'année 2009-2010, le CGER a misé sur le maintien de la veille technologique. Afin d'offrir un meilleur service à la clientèle, il a consacré 43,10 % de ses activités de formation au développement des habiletés techniques en mécanique, comme il avait été prévu dans son plan d'action annuel. Également, un pourcentage important des activités ont visé la formation des nombreux usagers, et ce, à la suite de l'implantation du système informatique GUIDE TI.

ORIENTATION 4
ÊTRE UN GESTIONNAIRE DE PARC RECONNU POUR SON EFFICIENCE ET SA RENTABILITÉ

Compétitivité des tarifs de location

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Maintenir les taux de location pour les équipements les plus représentatifs inférieurs à ceux du marché	30 %	Pourcentage d'écart inférieur entre les taux du CGER et ceux du marché	35 %	5 %

Pour vérifier la compétitivité de ses tarifs, le CGER a comparé ses prix de location avec ceux du marché pour quatre catégories de véhicules légers (catégories les plus demandées). À cette fin, il a retenu les fournisseurs inscrits au répertoire *Location de véhicules automobiles, liste des fournisseurs* qui offraient les plus bas tarifs dans les 59 subdivisions administratives du ministère des Transports.

Le tableau ci-dessous montre que, en moyenne, les taux de location à long terme du CGER ont été inférieurs de 35 % à ceux du marché en 2009-2010. Il établit également une comparaison avec l'année précédente.

Type de véhicule	Taux moyen du marché ($)		Taux du CGER ($)		Écart ($)		Écart (%)	
	2009 2010	2008 2009	2009 2010	2008 2009	2009 2010	2008 2009	2009 2010	2008 2009
Véhicule de tourisme	927	906	617	604	310	302	33	33
Camionnette 0,5 tonne, 4 x 2	1 142	1 118	705	690	437	428	38	38
Camionnette à 4 portières, 1 tonne, 4 x 2	1 298	1 285	879	861	419	424	32	33
Fourgonnette compacte	1 208	1 152	772	720	436	432	36	37
MOYENNE (%)							**35**	**36**

Bien que, dans l'ensemble, le contrat du CGER et l'offre permanente couvrent les mêmes dépenses en ce qui a trait à la possession et au fonctionnement du véhicule, certains éléments diffèrent. Cette situation peut expliquer en partie l'écart entre les tarifs, comme le démontre le tableau suivant :

Éléments	Offre permanente	CGER
Âge des véhicules pour l'année 2009-2010	Véhicules de 2007 ou plus récents, en bon état et en mesure de fonctionner en tout temps	Véhicules en bon état et en mesure de fonctionner en tout temps; évalués selon une durée totale de location variant entre deux et sept ans, selon le kilométrage parcouru annuellement
Période de location	Mensuelle	Douze mois au minimum, renouvelable
Pneus d'hiver	Coût additionnel de 115 $ par mois pour les véhicules de tourisme et les fourgonnettes et de 155 $ par mois pour les camionnettes	Compris dans le taux du CGER
Kilométrage	Kilométrage illimité	Kilométrage excédant 35 000 kilomètres* facturé selon un taux variant de 0,19 $ à 0,53 $ par kilomètre selon la catégorie
Identification visuelle des véhicules	Non comprise	Comprise dans le tarif du CGER
Fourniture de liquide lave-glace	Non comprise	Gratuite pour les usagers des sites de ravitaillement en carburant du CGER
Marge de profit	Comprise dans le taux	Aucune marge de profit, car le CGER est sans but lucratif

* On considère que 80 % des véhicules légers du CGER parcourent 35 000 kilomètres et moins par année.

Le produit diffère sur quelques points, mais l'écart demeure important. En outre, les taux de location du CGER sont très compétitifs, d'autant plus que l'offre permanente permettrait de réaliser des économies de 30 % par rapport au prix du marché.

Le principal objectif du CGER est de développer la mise en marché de son produit de location clés en main de véhicules à long terme. Ce produit répond aux besoins de la majorité de ses clients et lui permet de maintenir une organisation efficace et efficiente. Certains clients ont cependant besoin de louer des véhicules à court terme pour leurs activités saisonnières. Afin de répondre à leur demande, le CGER a décidé d'offrir quelques catégories de véhicules en location à court terme (minimum de six mois).

On a également comparé les taux de location à court terme avec ceux du marché pour les mêmes fournisseurs et les mêmes catégories de véhicules que la location à long terme, sauf pour la camionnette à quatre portières, qui n'est pas disponible en location à court terme au CGER. Précisons que les fournisseurs privés offrent les mêmes taux pour la location à court terme, mais que le CGER, quant à lui, exige un prix plus élevé. Le tableau ci-dessous montre que malgré cette différence, les taux de location à court terme du Centre de gestion de l'équipement roulant ont été inférieurs de 13 % en moyenne à ceux du marché en 2009-2010.

Taux de location à court terme du Centre de gestion de l'équipement roulant par rapport à ceux du marché

Type de véhicule	Taux moyen du marché ($)	Taux du CGER ($)	Écart ($)	Écart (%)
Véhicule de tourisme	927	831	96	10
Camionnette 0,5 tonne, 4 x 2	1 142	1 023	119	10
Camionnette à 4 portières, 1 tonne, 4 x 2	1 298	n. d.		
Fourgonnette compacte	1 208	989	219	18
MOYENNE (%)				**13**

En comparant la tarification pour les véhicules lourds, on constate qu'il existe plusieurs différences entre l'offre du CGER et celle du secteur privé. Diverses hypothèses doivent donc être étudiées, comme la composition des équipements et la durée d'utilisation. Compte tenu du manque de données à ces sujets, il est difficile de comparer les taux de location pour ce type de véhicule.

Performance financière

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Maintenir le niveau d'autofinancement	100 %	Pourcentage d'autofinancement	100,14 %	+ 0,14 %

Les revenus autonomes du CGER pour 2009-2010 s'élèvent à 96 898 354 $, tandis que les dépenses se chiffrent à 96 762 545 $. Le taux d'autofinancement atteint donc 100,14 %.

ORIENTATION 5
ASSURER UNE GESTION EFFICACE DES ATELIERS DE MÉCANIQUE

Performance opérationnelle

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Maintenir un taux de productivité des ateliers de mécanique semblable à la norme reconnue en Amérique du Nord	80 %	Pourcentage de productivité des ateliers de mécanique	82,3 %	+ 2,3 %

Le taux de productivité des ateliers de mécanique du CGER correspond aux heures productives travaillées par les employés de ces ateliers, divisées par les heures productives potentielles effectuées par ces mêmes employés. En 2009-2010, le nombre d'heures productives travaillées s'est élevé à 371 999 heures.

Les heures productives potentielles, quant à elles, s'obtiennent en multipliant le nombre d'employés à temps complet (ETC) travaillant dans les ateliers de mécanique par 1 500 heures productives potentielles par année, ce qui correspond à 452 175 heures productives potentielles pour 2009-2010. Le résultat des heures productives travaillées divisées par les heures productives potentielles atteint 82,3 %.

Contrôle des coûts d'exploitation

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée* égal ou inférieur au taux de variation des prix à la consommation	≤ 1,4 %	Pourcentage d'écart entre le taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée* et le taux de variation des prix à la consommation	2,01 %	+ 0,61 %

* Unité active équivalent temps plein

On obtient le pourcentage d'augmentation des coûts d'exploitation par unité active équivalent temps plein en soustrayant le coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein de l'année 2008-2009 (6 553 $) de celui de l'année 2009-2010 (6 685 $), puis en divisant ce nombre par le coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein pour l'année 2008-2009 (6 553 $).

Le taux d'augmentation du coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein du CGER en 2009-2010 était donc de 2,01 %. Selon Statistique Canada, le taux de variation de l'indice des prix à la consommation se situait à 1,4 % pour la même période, ce qui donne un résultat de + 0,61 %.

Amélioration continue

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Implanter la méthode Kaizen dans des ateliers de mécanique	5	Nombre d'ateliers de mécanique où la méthode Kaizen a été implantée	4	- 1

Cet indicateur a pour but de réduire les coûts d'exploitation et d'améliorer la performance des processus opérationnels du CGER, qui désire implanter une démarche d'amélioration continue basée sur la méthode Kaizen. La réorganisation du travail devrait améliorer l'efficacité et l'efficience du service d'entretien et de réparation des véhicules.

Les quatre ateliers où la méthode Kaizen a été mise en place pour l'année financière 2009-2010 sont ceux de Vaudreuil, de Matane, de Weedon et de Maniwaki.

Pour chacun de ces ateliers, il y a eu :

- une présentation de la méthode et des activités Kaizen au personnel;
- la préparation d'un plan d'action et d'un plan d'aménagement.

Le dossier est considéré comme achevé lorsque le plan d'action est complètement réalisé.

Soulignons que le CGER avait entrepris d'implanter la méthode Kaizen à l'atelier de Saint-Jérôme en 2008-2009. Ce projet d'envergure qui commandait plusieurs analyses est en cours de réalisation et sera livré à l'automne 2010. Le CGER met aussi la dernière main à un deuxième projet qui est basé sur la méthode Kaizen et qui sera réalisé au cours du mois de juillet 2010. Il s'agit d'un nouvel atelier de mécanique situé à Mascouche. Le plan d'action associé à ce projet était complété à 50 % au 31 mars 2010.

Au cours de l'année financière 2008-2009, l'implantation de la méthode Kaizen a été entamée à l'atelier mécanique de Chicoutimi. L'achèvement du plan d'action demeure pour l'instant en suspens. La décision définitive quant à la réalisation ou non de l'implantation sera prise au cours de l'année financière 2010-2011.

Pour atteindre l'objectif relatif à cet indicateur, le CGER n'a pas fait appel à une firme externe. Une personne responsable du dossier Kaizen a été nommée parmi le personnel du Centre et a reçu une formation spécifique à l'externe.

ORIENTATION 6
MAINTENIR UNE VEILLE TECHNOLOGIQUE

Veille technologique

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Intégrer au moins une innovation dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique	1	Intégration d'une innovation dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique	1	0

Le CGER a établi cet indicateur afin de mieux souligner les efforts qu'il fait dans ce domaine. Il désire demeurer à la fine pointe de la technologie en matière d'automobile et de machinerie lourde.

Pour y parvenir, le CGER s'est procuré un nouvel équipement remorqué pour l'entretien des glissières de sécurité. Conçu spécialement pour ce type de travail, il permet une réduction du temps nécessaire à l'entretien des glissières et améliore la santé et la sécurité des travailleurs. Il a été mis au point au CGER à la demande de la clientèle et figure dans le catalogue de produits. Quatre équipements similaires ont été fabriqués depuis l'expérimentation de la première unité.

ORIENTATION 7
ASSURER LA MISE EN PLACE DE MÉCANISMES S'INTÉGRANT À LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Développement durable

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Installer un système de télémétrie véhiculaire dans des véhicules du parc du CGER	500	Implantation d'un système de télémétrie véhiculaire dans des véhicules du parc du CGER	0	– 500

Au cours de l'année, le CGER n'a pas retenu de fournisseur à la suite de son appel d'offres de fourniture de service et de technologie en matière de télémétrie véhiculaire. Par conséquent, le début du déploiement de cette technologie n'a pas eu lieu comme prévu.

Le projet de télémétrie véhiculaire

Dans un plan d'affaires produit en janvier 2008, le CGER a défini les fonctionnalités requises pour un dispositif de télémétrie qu'il prévoit installer sur ses véhicules. Cet outil permettra de mesurer notamment les performances d'un véhicule (consommation de carburant, distances parcourues, etc.) et de connaître le comportement routier du conducteur (accélérations excessives, ralentis prolongés, etc.). Il aidera non seulement le gestionnaire à gérer les véhicules, mais aussi à orienter les comportements de ses conducteurs, ce qui aura sans doute une incidence directe sur la consommation de carburant et sur les émissions des gaz à effet de serre (GES).

Des projets pilotes ont permis au CGER de déployer à ce jour 86 dispositifs de télémétrie. Ces derniers servent strictement à soutenir les opérations des exploitants de véhicules et ne couvrent pas l'envergure de la portée exprimée dans le projet du CGER.

Afin de trouver un partenaire clé pour le déploiement de la technologie de télémétrie véhiculaire, un appel d'offres public a été lancé à l'hiver 2009. Au courant de l'année, le CGER a évalué les propositions reçues. Compte tenu de l'envergure du projet et des changements importants dans les hypothèses relatives au bénéfice en raison d'une actualisation des données économiques, le CGER a procédé à une analyse de risque du projet. À la fin de l'année financière, il poursuivait sa réflexion et aucune des propositions reçues à la suite de l'appel d'offres n'avait mené à la signature d'un contrat.

Veille environnementale

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Intégrer de nouvelles technologies ou de nouveaux types d'équipement favorisant le développement environnemental	4	Intégration de technologies ou de types d'équipement favorisant le développement environnemental	4	0

Le CGER tient à maintenir une veille environnementale par l'intégration de nouvelles technologies ayant des effets directs sur la diminution de la consommation de carburant ou de GES. Il veut suivre de près l'évolution des nouvelles technologies environnementales les plus performantes. Ainsi, durant l'année 2009-2010, le CGER a intégré les technologies suivantes à son parc de véhicules.

Support de flèche de signalisation aérodynamique

Les camionnettes, qui sont principalement utilisées par le ministère des Transports, sont équipées d'une flèche de signalisation qui offre une résistance au vent lorsque le véhicule circule. Un nouveau support mis au point à l'interne est maintenant disponible. Il permet une réduction de la consommation de carburant de la camionnette de 5 % à une vitesse de 98 km/h. Il a été ajouté au catalogue de produits du CGER.

Le CGER offre un nouveau support de flèche de signalisation aérodynamique qui permet une réduction de la consommation de carburant de la camionnette.

Module de réduction de puissance

Le catalogue de produits du CGER contient maintenant un module de réduction de puissance. Ce produit permet une économie de carburant et la diminution des émissions de GES en réduisant la puissance du moteur d'un camion selon des paramètres programmés lorsque le camion circule sans charge. Le moteur retrouve sa pleine puissance lorsque la charge du camion l'exige. Lors d'expérimentations, une économie d'essence de 7 à 8 % a été obtenue selon les paramètres programmés.

Pneus remoulés

Afin de réduire la quantité de pneus usagés, le CGER installe des pneus d'hiver ou de remplacement remoulé. Ces pneus sont faits de carcasses usagées sur lesquelles on a vulcanisé une nouvelle semelle et de nouveaux flancs. Ils permettent de réduire la quantité de matières résiduelles produites et les coûts d'entretien tout en offrant une performance similaire.

Galvanisation à chaud

La galvanisation à chaud est un procédé de traitement de surface de l'acier. Le CGER favorise son utilisation lorsque la situation s'y prête et que c'est possible de le faire. Ce procédé remplace les peintures primaires et de finition qui produisent des GES et offre une durabilité équivalente à la durée de vie de l'équipement. De plus, il convient bien à des équipements comme les remorques. Des essais sont présentement en cours sur des équipements de déneigement (chasse-neige, aile chasse-neige et épandeur).

Les résultats des engagements particuliers énoncés dans la Déclaration de services à la clientèle 2009-2010

ENGAGEMENT 1

OFFRIR AU CLIENT UN SERVICE DE QUALITÉ DANS TOUS LES ATELIERS DE MÉCANIQUE. POUR CE FAIRE, RÉPONDRE AU CLIENT DE FAÇON COURTOISE ET ENTRETENIR OU RÉPARER SON VÉHICULE DANS LES DÉLAIS CONVENUS.

Qualité du service en 2009-2010

Nombre total de réparations et d'entretiens en 2009-2010	Plaintes enregistrées en 2009-2010 concernant le service en ateliers	Résultat (%)
66 649	8	99,9 %

Pour garantir le respect de cet engagement, le CGER doit veiller à ce que le service soit courtois et à ce que l'entretien ou la réparation du véhicule du client soit fait dans les délais convenus. Il doit également s'assurer qu'aucune plainte n'a été enregistrée au sujet de la qualité du service et du délai de réparation et qu'aucune carte commentaire ne fait mention d'une mauvaise qualité du service. Les cartes commentaires sont disponibles depuis le début de l'année 2008-2009. En ce qui concerne les plaintes déposées en 2009-2010, huit d'entre elles se rattachent à cet engagement : trois plaintes pour le comportement du personnel, trois plaintes pour la qualité des travaux, une plainte pour la propreté du véhicule après réparation et une plainte pour le délai entre la prise de rendez-vous et la réparation.

ENGAGEMENT 2

FOURNIR AU CLIENT UN VÉHICULE CONFORME À SES BESOINS ET AU MOMENT CONVENU AVEC LUI.

Pour évaluer le respect de cet engagement, il faut additionner le nombre de véhicules livrés conformément aux spécifications et à la date indiquées sur le bon de commande du client et diviser ce nombre par le nombre total de véhicules livrés en 2009-2010.

Le tableau ci-dessous présente le calcul effectué pour vérifier le respect de cet engagement et les résultats atteints en 2009-2010.

Nombre de véhicules livrés conformément aux spécifications et à la date indiquées dans l'entente conclue avec le client en 2009-2010

	Types de véhicules		
	Lourds et équipements connexes	Légers	TOTAL
Nombre total de véhicules livrés	101	373	**474**
Nombre de véhicules livrés conformément aux spécifications indiquées sur le bon de commande****	98	370	**468***
Nombre de véhicules livrés conformément aux spécifications et à la date indiquées sur le bon de commande	96	365	**461**
Pourcentage de conformité[2] (%)	95	98	**97****
Nombre de véhicules livrés à la date indiquée sur le bon de commande et conformes aux spécifications de même que les véhicules non conformes mais pour lesquels un véhicule de remplacement est prévu	98	369	**467**
Pourcentage de conformité, y compris les véhicules maintenus en état de fonctionnement en attendant celui commandé[3] (%)	97	99	**99*****

* Six véhicules n'étaient pas conformes aux spécifications indiquées sur le bon de commande.

** On calcule ce pourcentage en divisant par 474 le nombre total de véhicules livrés conformément aux spécifications et à la date indiquées (461 véhicules).

*** On calcule ce pourcentage en divisant par 474 le nombre total de véhicules livrés à la date indiquée et conformes aux spécifications, y compris les véhicules maintenus en état de fonctionnement et les véhicules loués ou fournis par le CGER en attendant le véhicule commandé (467 véhicules).

**** La commande initiale peut être modifiée à la suite d'un accord entre le client et le CGER.

[2] Le pourcentage de conformité se calcule en divisant le nombre total de véhicules livrés conformes aux attentes des clients par le nombre total de véhicules livrés.

[3] Le pourcentage de conformité se calcule en divisant le nombre total de véhicules livrés conformément aux spécifications et à la date indiquées sur le bon de commande de même que les véhicules livrés non conformes mais pour lesquels un véhicule de remplacement est prévu par le nombre total de véhicules livrés.

Il est important de noter que le CGER ne peut pas contrôler toutes les étapes de l'achat et de la livraison des véhicules légers. Il n'est pas responsable de la gestion de l'acquisition de ces véhicules et doit également composer avec les délais de livraison des fabricants.

ENGAGEMENT 3

FOURNIR UN SERVICE DE DÉPANNAGE 24 HEURES SUR 24 ET 7 JOURS SUR 7, POUR TOUTE RÉPARATION OU TOUT REMORQUAGE CONCERNANT UN VÉHICULE OU UN ÉQUIPEMENT CONNEXE LOUÉ AU CGER, ET CE, PAR L'ENTREMISE DE LA LIGNE 1 888 314-CGER.

Nombre de dépannages offerts en 2009-2010

Nombre total de dépannages	Plaintes enregistrées concernant ce service	Résultat (%)
1 962	0	100

Pour vérifier si cet engagement a été respecté, il faut s'assurer que le service a été efficace 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 et qu'aucune plainte n'a été enregistrée au sujet de l'absence de réponse et de prise en charge du service de dépannage en 2009-2010. Le CGER n'a reçu aucune plainte en 2009-2010.

ENGAGEMENT 4

RETOURNER UN APPEL DANS UN DÉLAI D'UN JOUR OUVRABLE SUIVANT LA RÉCEPTION D'UNE PLAINTE FORMULÉE VERBALEMENT. ENVOYER UN ACCUSÉ DE RÉCEPTION DANS LES 10 JOURS OUVRABLES DANS LE CAS D'UNE PLAINTE ÉCRITE. DANS LES DEUX CAS, INDIQUER LE NOM D'UNE PERSONNE-RESSOURCE ET LE DÉLAI PRÉVU POUR LE TRAITEMENT DE LA PLAINTE.

En ce qui concerne les plaintes verbales, le respect de cet engagement est évalué en divisant le nombre total de personnes qui ont été rappelées dans un délai d'un jour ouvrable ou moins par le nombre total de plaintes verbales. Quant aux plaintes écrites, il faut diviser le nombre total de plaintes pour lesquelles un accusé de réception a été envoyé dans un délai de 10 jours ouvrables ou moins par le nombre total de plaintes écrites.

Le tableau ci-dessous présente le calcul effectué pour évaluer le respect de cet engagement ainsi que les résultats atteints en 2009-2010.

Nombre de plaintes pour lesquelles le délai de réponse a été respecté en 2009-2010

Type de plainte	Nombre total de plaintes	Plaintes pour lesquelles l'accusé de réception a été envoyé dans les délais prévus	Résultat (%)
Plainte écrite	12	9	75
Plainte verbale	11	6	55

En ce qui a trait à l'engagement de donner le nom d'une personne-ressource et le délai prévu pour le traitement de la plainte, les informations n'ont pas pu être vérifiées. Ces renseignements seront disponibles au cours de la prochaine année financière.

Des renseignements supplémentaires sur les plaintes enregistrées au CGER en 2009-2010 se trouvent dans la section « Les relations avec la clientèle » du présent document.

Les autres résultats

La section qui suit présente quelques méthodes de calcul dont le CGER s'est servi pour établir certains prix de revient et ratios administratifs.

Les coûts administratifs

Le ratio des dépenses administratives

	2009-2010	2008-2009
Total des dépenses administratives du centre administratif ($)	6 804 411	6 652 951
Total des dépenses du CGER ($)	96 762 545	92 702 327
RÉSULTAT (%)	**7,03**	**7,18**

La couverture des coûts administratifs

	2009-2010	2008-2009
Total des dépenses administratives du centre administratif ($)	6 804 411	6 652 951
Total des revenus de location et des revenus générés par les travaux à taux horaire ($)	81 927 715	75 308 021
RÉSULTAT (%)	**8,31**	**8,83**

Le prix de revient des ateliers de mécanique

	2009-2010	2008-2009
Total des coûts imputables aux opérations ($)	31 560 610	29 660 770
Nombre d'heures productives potentielles	452 175	433 455
RÉSULTAT ($ l'heure)	**69,80**	**68,43**

Le coût d'exploitation par unité pondérée

	2009-2010	2008-2009
Coût des opérations d'entretien du parc du CGER ($)	40 959 269	38 132 841
Nombre total des unités actives équivalent temps plein ($)	6 126,65*	5 818,75*
RÉSULTAT ($ par unité pondérée)	**6 685**	**6 553**

* Voir l'indicateur concernant le contrôle des coûts d'exploitation.

Les dépenses administratives affectées aux opérations

	2009-2010	2008-2009
Dépenses administratives affectées aux opérations ($)	4 028 566	3 246 615
Nombre de ETC dans les ateliers de mécanique, les bureaux de zone et au centre d'appels	377,85	357,97
RÉSULTAT ($ par ETC)	**10 662**	**9 070**

Les dépenses relatives aux pièces et aux réparations externes

	2009-2010	2008-2009
Pièces ($)	11 753 853	9 176 789
Réparations externes ($)	3 748 752	3 424 942
Pièces et réparations externes capitalisées ($)	4 285 123	6 686 254
TOTAL ($)	**19 787 728**	**19 287 985**

Dépenses relatives aux pièces et aux réparations externes par région

	2009-2010 ($)	2008-2009 ($)
Est-de-l'Abitibi	802 168	796 202
Ouest-de-l'Abitibi–Témiscamingue	1 293 238	1 300 825
Bas-Saint-Laurent	632 329	774 071
Chaudière-Appalaches	2 254 409	1 669 175
Centre-du-Québec	1 148 968	1 021 486
Côte-Nord	688 103	615 051
Estrie	1 020 031	1 079 475
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	856 996	848 145
Laurentides–Lanaudière	1 071 313	1 147 993
Mauricie	1 126 469	1 273 622
Est-de-la-Montérégie	885 613	664 189
Ouest-de-la-Montérégie	919 683	920 014
Montréal	2 262 156	2 750 995
Outaouais	753 539	625 289
Québec	2 287 235	1 893 208
Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau	711 887	933 369
Centre administratif (y compris le centre d'appels)	1 073 591	974 876
Total	**19 787 728**	**19 287 985**

Les perspectives pour 2010-2011

Au cours de la prochaine année, de nombreux travaux de révision seront en cours. Le CGER reverra le plan stratégique et le plan d'affaires qu'il a préparés au cours de la dernière année afin de les adapter aux nouvelles réalités gouvernementales et économiques. Plusieurs stratégies et actions ont été dégagées afin de renforcer le positionnement du CGER, mais celles-ci doivent être actualisées.

Le CGER profitera aussi de cette période pour revoir sa structure organisationnelle et pour amorcer une réflexion sur les produits et services qu'il offre à sa clientèle. Il analysera également le prix de revient et la tarification qui s'y rattache.

Après plus de 10 ans d'existence, le CGER veut aussi actualiser son entente de gestion afin qu'elle soit adaptée aux réalités de l'organisation.

Par ailleurs, au cours de l'année 2009-2010, des travaux concernant la section « Dossier client » de son site Internet ont été entamés. Ceux-ci, qui devraient être terminés au début de 2010-2011, permettront aux clients de consulter en tout temps le détail de la liste des véhicules et équipements, les factures de location, les factures de carburant, les factures manuelles, les factures des bons de travail et les détails de consommation de carburant.

En terminant, le CGER continuera sa recherche et son développement en matière d'environnement et de technologies.

Fonds de gestion de l'équipement roulant

États financiers 2009-2010

Retour à la table des matières

RÉSULTATS ET EXCÉDENT – NON VÉRIFIÉS

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2010

	2010	2009
REVENUS		
Locations	**75 934 134 $**	68 759 145 $
Réparations	**5 993 581**	6 548 876
Carburant	**11 356 809**	13 976 840
Contributions du gouvernement (note 3)	**632 631**	681 215
Autres	**2 981 199**	2 808 466
	96 898 354	92 774 542
FRAIS D'EXPLOITATION (note 4)		
Pièces	**17 826 720**	17 639 669
Carburant	**11 175 116**	13 637 349
Salaires et avantages sociaux	**18 893 392**	16 873 223
Loyers	**5 380 197**	5 255 670
	53 275 425	53 405 911
FRAIS D'ADMINISTRATION		
Salaires et avantages sociaux	**5 934 240**	5 529 815
Loyers et entretien d'immeubles	**1 144 956**	414 437
Entretien informatique	**866 578**	277 927
Frais de bureau	**324 940**	293 058
Télécommunications	**653 916**	610 730
Déplacements	**923 837**	1 080 475
Contrats de service et honoraires professionnels	**806 869**	263 338
Publicité et marketing	**138 163**	61 800
Perfectionnement	**310 994**	251 510
Autres	**286 432**	258 829
	11 390 925	9 041 919
AMORTISSEMENTS, MOINS-VALUES ET PERTE SUR CESSION		
Amortissement et moins-values du matériel roulant lourd	**13 093 078**	11 870 109
Amortissement et moins-values du matériel roulant léger	**9 418 616**	8 828 750
Amortissement des réservoirs et pompes	**404 041**	322 924
Amortissement des autres immobilisations corporelles	**514 363**	480 849
Amortissement des logiciels et du développement informatique	**1 372 734**	1 719 595
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	**802 019**	527 449
	25 604 851	23 749 676
FRAIS FINANCIERS		
Intérêts sur marge de crédit	**269 179**	947 550
Intérêts sur dette à long terme	**5 879 492**	5 405 630
Amortissement des frais d'émission de la dette à long terme	**151 621**	136 534
Intérêts et frais bancaires	**191 052**	15 107
	6 491 344	6 504 821
	96 762 545	92 702 327
BÉNÉFICE NET	**135 809**	72 215
EXCÉDENT au début	**501 842**	429 627
EXCÉDENT à la fin	**637 651 $**	501 842 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

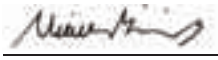
BILAN – NON VÉRIFIÉ

AU 31 MARS 2010

	2010	2009
ACTIF		
Actif à court terme		
Encaisse	**191 584 $**	1 178 885 $
Débiteurs (note 5)	**16 220 923**	14 095 392
Travaux en cours	**92 287**	-
Stocks (note 6)	**3 447 941**	3 152 729
Frais payés d'avance	**838 635**	713 628
Contributions recouvrables du gouvernement (note 7)	**280 000**	331 000
	21 071 370	19 471 634
Contributions recouvrables du gouvernement (note 7)	**1 403 308**	1 683 308
Immobilisations corporelles (note 8)	**161 398 439**	152 027 356
Frais d'émission de la dette à long terme	**731 079**	650 901
	184 604 196 $	173 833 199 $
PASSIF		
Passif à court terme		
Créditeurs et frais courus (note 10)	**11 476 892 $**	14 290 562 $
Versements sur dette à long terme (note 12)	**24 312 655**	22 219 090
	35 789 547	36 509 652
Revenus reportés	**3 023 352**	3 028 394
Contributions reportées du gouvernement	**2 428 338**	3 060 969
Avances du Fonds de financement (note 11)	**28 806 339**	31 098 338
Dette à long terme (note 12)	**113 918 969**	99 634 004
EXCÉDENT	**637 651**	501 842
	184 604 196 $	173 833 199 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Paul-Yvan Deschênes
Administrateur du Fonds



Michel Boivin
Sous-ministre des Transports

FLUX DE TRÉSORERIE – NON VÉRIFIÉS

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2010

	2010	2009
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net	**135 809 $**	72 215 $
Éléments sans incidence sur les espèces et quasi-espèces		
Amortissement des frais d'émission de la dette à long terme	**151 621**	136 534
Amortissement et moins-values des immobilisations corporelles	**24 802 832**	23 222 227
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	**802 019**	527 449
Amortissement des revenus reportés	**(723 056)**	(826 684)
Amortissement des contributions reportées	**(632 631)**	(587 415)
	24 536 594	22 544 326
Variation des éléments hors caisse liés à l'exploitation		
Débiteurs	**(2 125 531)**	1 219 152
Travaux en cours	**(92 287)**	–
Stocks	**(295 212)**	(203 669)
Frais payés d'avance	**(125 007)**	(82 908)
Contributions recouvrables du gouvernement	**280 000**	350 000
Créditeurs et frais courus	**(2 813 670)**	4 573 355
Revenus reportés	**718 015**	809 908
Contributions reportées	**51 000**	395 200
	(4 402 692)	7 061 038
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	**20 133 902**	29 605 364
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations corporelles	**(36 897 448)**	(37 915 341)
Produit de cession d'immobilisations corporelles	**1 921 514**	2 497 014
Flux de trésorerie provenant des activités d'investissement	**(34 975 934)**	(35 418 327)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Frais d'émission de la dette à long terme	**(231 800)**	(191 500)
Émission de dette à long terme	**40 000 000**	33 100 000
Remboursement de la dette à long terme	**(23 621 470)**	(21 604 757)
Avances du Fonds de financement	**(2 291 999)**	(6 974 112)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	**13 854 731**	4 329 631
AUGMENTATION DE L'ENCAISSE	**(987 301)**	(1 483 333)
ENCAISSE au début	**1 178 885**	2 662 218
ENCAISSE à la fin	**191 584 $**	1 178 885 $
Intérêts payés au cours de l'exercice financier	**5 659 008 $**	5 186 885 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON VÉRIFIÉES

Au 31 mars 2010

1. CONSTITUTION ET OBJET

Le Fonds de gestion de l'équipement roulant a été constitué le 1er avril 1998 par la Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., c. M-28). Il est affecté au financement des activités de gestion de l'équipement roulant.

Les surplus accumulés sont versés au Fonds consolidé du revenu aux dates et dans la mesure que détermine le gouvernement.

2. CONVENTIONS COMPTABLES

Aux fins de la préparation de ses états financiers, le Fonds utilise en priorité le *Manuel de l'ICCA* pour le secteur public. L'utilisation de toute autre source de principes comptables généralement reconnus doit être cohérente avec ce dernier.

Régimes de retraite

La comptabilité des régimes à cotisation déterminée est appliquée aux régimes gouvernementaux interentreprises à prestations déterminées, étant donné que le Fonds ne dispose pas d'assez d'information pour appliquer la comptabilité des régimes à prestations déterminées.

Stocks

Les stocks de pièces et de carburant sont évalués au moindre du prix coûtant et de leur valeur de réalisation nette. Le coût est calculé selon la méthode du coût moyen.

Revenus de réparations et travaux en cours

Les revenus de réparations sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilisation du profit à l'achèvement des travaux. Les travaux en cours représentent les réparations inachevées devant être facturées à la fin de ceux-ci. Ils sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation. Le coût peut être constitué du coût direct de la main-d'œuvre ainsi que d'autres coûts directs.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. Le coût peut être constitué du coût direct de la main-d'œuvre capitalisé ainsi que d'autres coûts directs. Elles sont amorties sur leur durée de vie utile selon la méthode de l'amortissement linéaire, aux taux suivants et en tenant compte d'une valeur résiduelle exprimée en pourcentage du coût :

	Durée de vie	Valeur résiduelle
Matériel roulant et équipement lourd	5, 10, 15 ans	12 %, 15 %
Matériel roulant léger	6 ans	15 %
Réservoirs et pompes	3 et 15 ans	–
Outillage	10 ans	–
Équipements informatiques	3 et 5 ans	–
Mobilier de bureau	5 ans	–
Améliorations locatives	5 ans	–
Logiciels	3 ans	–
Développement informatique	5 ans	–

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON VÉRIFIÉES

Au 31 mars 2010

2. CONVENTIONS COMPTABLES (Suite)

Frais d'émission de la dette à long terme

Les frais d'émission de la dette à long terme sont reportés et sont amortis sur la durée de la dette en cause, selon la méthode de l'amortissement linéaire.

Revenus et contributions reportés

Les revenus perçus d'avance et les contributions du gouvernement du Québec et du Canada relatives au financement des immobilisations sont reportés et virés aux revenus selon la même méthode et les mêmes taux que ceux utilisés pour l'amortissement des immobilisations auxquelles ils se rapportent.

3. CONTRIBUTIONS DU GOUVERNEMENT

Les contributions gouvernementales comprennent 604 993 $ (654 330 $ en 2009) provenant du Québec et 27 638 $ (26 885 $ en 2009) alloués par le gouvernement fédéral. Ces sommes correspondent à l'amortissement des contributions reportées relatives au financement des immobilisations. Elles incluent également une contribution du gouvernement du Québec de 93 800 $ servant à compenser le coût des loyers pour l'année financière 2009.

	2010	2009
Amortissement des contributions reportées, transfert d'actifs	**210 260 $**	217 970 $
Amortissement des contributions reportées, souffleuses	**280 000**	280 000
Amortissement des contributions reportées, contrat d'approvisionnement	**114 733**	62 560
Amortissement des contributions reportées, programme écoAUTO	**27 638**	26 885
Contribution pour les loyers	**–**	93 800
	632 631 $	681 215 $

4. FRAIS D'EXPLOITATION

	2010	2009
Pièces		
Stocks au début	**2 412 381 $**	2 039 671 $
Achat de pièces, réparations externes et immatriculation	**18 117 408**	18 012 379
Stocks à la fin	**(2 703 069)**	(2 412 381)
	17 826 720 $	17 639 669 $

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON VÉRIFIÉES

Au 31 mars 2010

4. FRAIS D'EXPLOITATION (Suite)

	2010	2009
Carburant		
Stocks au début	**740 348 $**	909 389 $
Achat de carburant, entretien et permis pétrolier	**11 179 640**	13 468 308
Stocks à la fin	**(744 872)**	(740 348)
	11 175 116 $	13 637 349 $

5. DÉBITEURS

	2010	2009
Ministère des Transports	**9 636 382 $**	7 951 617 $
Autres ministères et organismes	**3 184 646**	2 603 985
Municipalités et autres	**3 399 895**	3 539 790
	16 220 923 $	14 095 392 $

6. STOCKS

	2010	2009
Pièces	**2 703 069 $**	2 412 381 $
Carburant	**744 872**	740 348
	3 447 941 $	3 152 729 $

7. CONTRIBUTIONS RECOUVRABLES DU GOUVERNEMENT

	2010	2009
Solde à recevoir du gouvernement du Québec, sans intérêt, recouvrable par versements annuels de 280 000 $, échéant au cours de l'exercice 2018	**1 683 308 $**	1 963 308 $
Solde à recevoir du gouvernement du Canada, sans intérêt, recouvrable au cours du prochain exercice	**–**	51 000
	1 683 308	2 014 308
Encaissements recouvrables au cours du prochain exercice	**280 000**	331 000
	1 403 308 $	1 683 308 $

Les encaissements en capital s'élèveront à 280 000 $ au cours des cinq exercices suivants.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON VÉRIFIÉES

Au 31 mars 2010

8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	2010			2009
	Coût	Amortissement cumulé	Net	Net
Matériel roulant et équipement lourd[1]	**187 183 188 $**	**83 378 709 $**	**103 804 479 $**	95 988 040 $
Matériel roulant léger	**96 591 788**	**45 872 878**	**50 718 910**	48 185 777
Réservoirs et pompes	**4 396 519**	**2 367 889**	**2 028 630**	1 880 973
Outillage	**3 367 150**	**1 938 405**	**1 428 745**	1 284 130
Équipements informatiques	**1 100 972**	**516 835**	**584 137**	723 672
Mobilier de bureau	**121 081**	**70 509**	**50 572**	66 661
Améliorations locatives	**208 168**	**207 754**	**414**	1 850
Logiciels	**109 277**	**97 077**	**12 200**	26 876
Développement informatique[2]	**15 412 516**	**12 642 164**	**2 770 352**	3 869 377
	308 490 659 $	**147 092 220 $**	**161 398 439 $**	152 027 356 $

[1] Du matériel roulant et de l'équipement lourd en cours de conception, pour un montant de 895 664 $ (548 767 $ au 31 mars 2009), n'ont pas été amortis.

[2] Du développement informatique au coût de 2 274 514 $ au 31 mars 2009 n'a pas été amorti.

9. EMPRUNT TEMPORAIRE

Le Fonds dispose d'une autorisation d'emprunt temporaire du ministère des Finances d'un montant maximal de 10 000 000 $, au taux préférentiel de la Banque du Canada. Les intérêts sont payables le 30 juin et le 31 décembre de chaque année et l'emprunt est renouvelable le 31 mars 2013.

10. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS

	2010	2009
Fournisseurs	**7 645 385 $**	10 988 283 $
Intérêts courus sur la dette à long terme	**2 214 209**	1 993 726
Taxes de vente	**332 016**	298 308
Salaires et avantages sociaux	**1 285 282**	1 010 245
	11 476 892 $	14 290 562 $

11. AVANCES DU FONDS DE FINANCEMENT

Les avances du Fonds de financement du gouvernement du Québec ne peuvent excéder 50 000 000 $. Le taux d'intérêt quotidien correspond à la moyenne des taux des acceptations bancaires pour un mois, plus une marge de 0,3 %. Les avances ne comportent aucune modalité de remboursement et sont renouvelables le 31 mars 2011.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON VÉRIFIÉES

Au 31 mars 2010

12. DETTE À LONG TERME

	2010	2009
Fonds de financement du gouvernement du Québec **Billets portant intérêt à taux fixe, remboursables par versement annuel :**		
5,958 %, 1 299 094 $, échéant le 1er décembre 2010	**1 299 094 $**	2 598 187 $
6,094 %, 1 149 505 $, échéant le 1er octobre 2012	**3 448 514**	4 598 019
5,031 %, 948 816 $, échu le 16 juillet 2009	**–**	948 816
5,474 %, 782 656 $, échéant le 16 juillet 2012	**2 347 967**	3 130 623
5,788 %, 725 583 $, échéant le 16 juillet 2018	**6 530 244**	7 255 827
5,267 %, 1 000 000 $, échéant le 5 mai 2014	**5 000 000**	6 000 000
3,937 %, 1 000 000 $, échéant le 28 avril 2011	**6 000 000**	7 000 000
4,524 %, 300 000 $, échéant le 1er décembre 2015	**3 000 000**	3 300 000
3,893 %, 1 500 000 $, échu le 1er juin 2009	**–**	1 500 000
4,813 %, 1 000 000 $, échéant le 1er décembre 2015	**6 000 000**	7 000 000
4,855 %, 1 000 000 $, échéant le 1er décembre 2016	**7 000 000**	8 000 000
4,151 %, 2 000 000 $, échéant le 1er décembre 2011	**4 000 000**	6 000 000
4,880 %, 300 000 $, échéant le 9 mai 2012	**2 400 000**	2 700 000
5,065 %, 900 000 $, échéant le 1er décembre 2017	**11 700 000**	12 600 000
4,504 %, 1 680 671 $, échéant le 28 avril 2011	**3 361 343**	5 042 014
4,546 %, 317 553 $, échéant le 10 mai 2012	**952 662**	1 270 215
5,598 %, 531 879 $, échéant le 1er octobre 2013	**2 127 514**	2 659 393
3,973 %, 2 000 000 $, échéant le 1er octobre 2012	**6 000 000**	8 000 000
4,024 %, 850 000 $, échéant le 1er octobre 2013	**3 400 000**	4 250 000
4,024 %, 1 000 000 $, échéant le 1er octobre 2013	**9 000 000**	10 000 000
4,418 %, 400 000 $, échéant le 1er décembre 2017	**5 600 000**	6 000 000
4,542 %, 700 000 $, échéant le 1er décembre 2018	**6 300 000**	7 000 000
3,032 %, 833 333 $, échéant le 1er octobre 2014	**4 166 667**	5 000 000
4,180 %, 540 000 $, échéant le 1er juin 2017	**8 100 000**	–
4,060 %, 450 000 $, échéant le 1er décembre 2016	**4 500 000**	–
3,457 %, 416 667 $, échéant le 1er octobre 2014	**2 083 333**	–
3,753 %, 985 714 $, échéant le 1er octobre 2015	**5 914 286**	–
4,340 %, 750 000 $, échéant le 1er décembre 2019	**7 500 000**	–
3,203 %, 1 166 667 $, échéant le 1er octobre 2015	**7 000 000**	–
4,775 %, 233 333 $, échéant le 17 mai 2024	**3 500 000**	–
	138 231 624	121 853 094
Versements échéant au cours du prochain exercice	**24 312 655**	22 219 090
	113 918 969 $	99 634 004 $

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON VÉRIFIÉES

Au 31 mars 2010

12. DETTE À LONG TERME (Suite)

Les montants des versements en capital à effectuer sur la dette à long terme au cours des cinq prochains exercices se détaillent comme suit :

2011	24 312 655 $
2012	27 013 561
2013	19 832 890
2014	18 783 176
2015	11 401 297

13. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Dans le cadre de ses opérations, le Fonds de gestion de l'équipement roulant s'est engagé à verser, au cours du prochain exercice, des sommes totalisant 10 856 102 $ à différents fournisseurs pour l'acquisition d'immobilisations (10 110 224 $) et l'approvisionnement en biens et services (745 878 $).

14. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Certains services de soutien administratif et technique fournis par le ministère des Transports, dont la juste valeur ne peut être déterminée au prix d'un effort raisonnable, ne sont pas comptabilisés dans l'état des résultats et de l'excédent.

En plus des opérations entre apparentés mentionnées précédemment, qui sont comptabilisées à la valeur d'échange, le Fonds est apparenté avec tous les ministères et les fonds spéciaux ainsi qu'avec tous les organismes et entreprises contrôlés directement ou indirectement par le gouvernement du Québec ou soumis soit à un contrôle conjoint, soit à une influence notable commune de la part du gouvernement du Québec. Le Fonds n'a effectué aucune opération commerciale avec ces apparentés autrement que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. Ces opérations ne sont pas mentionnées distinctement dans les états financiers.

Retour à la table des matières

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON VÉRIFIÉES

Au 31 mars 2010

15. AVANTAGES SOCIAUX

Régimes de retraite

Les membres du personnel du Fonds participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP) ou au Régime de retraite du personnel d'encadrement (RRPE). Ces régimes interentreprises sont à prestations déterminées et comportent des garanties à la retraite et au décès.

Les cotisations du Fonds imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 1 092 479 $ (1 052 199 $ en 2009). Les obligations du Fonds envers ces régimes gouvernementaux se limitent à ses cotisations à titre d'employeur.

Vacances et congés de maladie

Les vacances et les congés de maladie du Fonds remboursés par le gouvernement du Québec et imputés aux résultats de l'exercice s'établissent à 501 324 $ (385 872 $ en 2009).

16. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Contributions recouvrables du gouvernement du Québec

La juste valeur des contributions recouvrables du gouvernement du Québec ne peut être estimée compte tenu de l'absence de marché pour ce type d'actif.

Avances au Fonds de financement

La juste valeur des avances au Fonds de financement est presque identique à la valeur comptable, compte tenu de l'actualisation des flux de trésorerie au cours du marché pour des titres à taux semblables.

Dette à long terme

Au 31 mars 2010, la juste valeur de la dette à long terme de 138 231 624 $ (121 853 094 $ au 31 mars 2009) s'établissait à 147 989 302 $ (133 396 303 $ au 31 mars 2009), compte tenu de l'actualisation des flux de trésorerie du cours du marché pour des titres de nature semblable quant à l'échéance et au taux d'intérêt.

Instruments financiers à court terme

Les valeurs comptables des instruments financiers à court terme sont représentatives de leur juste valeur en raison de leur brève échéance.

17. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle de l'exercice courant.

Ministère des Transports

Organigramme
au 31 mars 2010

Québec

Ministère des Transports
Organigramme au 31 mars 2010

Ministre
Julie Boulet

- **Cabinet de la ministre**
  Jean-Philippe Brunet

Ministre délégué
Norman MacMillan

- **Cabinet du ministre délégué**
  Daniel Desharnais

- **Société des traversiers du Québec**
  Georges Farrah
- **Commission des transports du Québec**
  Daniel Bureau
- **Société de l'assurance automobile du Québec**
  John Harbour
- **Agence métropolitaine de transport**
  Joël Gauthier

Sous-ministre
Michel Boivin

- **Communications**
  Alain Dupont
  - **Information aux citoyens**
    Julie Leclerc
  - **Stratégies de communication**
    Robert Poiré
  - **Relations avec les médias et projets ministériels**
    Nancy Carignan
- **Secrétariat du Ministère**
  Robert Beaulieu, int.
- **Vérification interne et évaluation de programmes**
  Louise Boily
- **Bureau des partenariats public-privé**
  Sandra Sultana
- **Affaires juridiques**
  M^e^ Danielle Parent
- **Centre de gestion de l'équipement roulant**
  Paul-Yvan Deschênes
  - **Soutien à la gestion**
    François Wiseman
  - **Service à la clientèle**
    Claude Otis
  - **Ingénierie et acquisitions**
    Marc-André Bois
  - **Opérations**
    Alain Cossette
- **Affaires corporatives**
  Bertrand Fournier
  - **Enquêtes**
    Gilles Roberge
  - **Bureau des relations extérieures**
    Pierre Leblond
  - **Affaires socio-économiques**
    Sophie Morin
  - **Orientations et planification stratégique**
    Bernard Letarte
  - **Coordination des affaires autochtones**
    Josée Arseneault
  - **Développement durable**
    Joanne Laberge
  - **Analyse et coordination de la programmation**
    Dominique Robert

Direction générale des services à la gestion
Josée Dupont, int.

Direction générale des infrastructures et des technologies
Anne-Marie Leclerc, s.m.a.

Direction générale des politiques et de la sécurité en transport
André Meloche, s.m.a.

Direction générale de Montréal et de l'Ouest
Jacques Gagnon, s.m.a.

Direction générale de Québec et de l'Est
André Caron, s.m.a.

Légende
- **Direction**
- **Organisme public**
- **Service**
- **Unité dont une partie du personnel relève du ministère de la Justice ou du Conseil exécutif**

Ministère des Transports
Organigramme au 31 mars 2010

Direction générale des services à la gestion
Josée Dupont, int.

Ressources financières
Danièle Cantin

- **Opérations financières et normalisation**
  Brigitte Duchesne
- **Planification financière et contrôle budgétaire**
  Raymond Cloutier
- **Expertise immobilière**
  Mario Pilote

Contrats et ressources matérielles
Vacant

- **Acquisitions**
  Roch Huet
- **Gestion contractuelle**
  Vacant
- **Soutien aux occupants**
  Réal Girard

Ressources humaines
Hélène Verret

- **Développement et formation**
  Bernard Lanctôt
- **Relations professionnelles et santé-sécurité**
  Robert Jobidon
- **Gestion de la main-d'œuvre**
  Pierre Charbonneau

Gestion intégrée de l'information
Richard Dionne

- **Gestion intégrée des documents et de l'information**
  Hélène Laverdure
- **Soutien à l'optimisation des processus**
  Marie-Josée Martin
- **Pilotage intégré des systèmes informationnels**
  Mario Blackburn

Technologies de l'information
Odile Béland

- **Systèmes de gestion et de soutien**
  Sylvie Caron
- **Systèmes de mission**
  Dominique Jodoin
- **Clientèle**
  Christian Halley
- **Géomatique**
  Pierre Lessard
- **Exploitation des infrastructures technologiques**
  Yannick Rousseau, int.
- **Planification et intégration**
  Martine Caron
- **Technologies appliquées aux opérations**
  Luc Pépin

Légende **Direction** **Service**

Ministère des Transports
Organigramme au 31 mars 2010

Direction générale des infrastructures et des technologies
Anne-Marie Leclerc, s.m.a.

- **Parcs routiers**
  Claude Marquis
- **Laboratoire des chaussées**
  Guy Tremblay
  - **Chaussées**
    Yvon Villeneuve
  - **Matériaux d'infrastructures**
    Luc Bilodeau
  - **Géotechnique et géologie**
    Danielle Fleury
- **Structures**
  Daniel Bouchard
  - **Conception**
    Gérard Desgagné
  - **Entretien**
    Nathalie Hamel
  - **Électrotechnique**
    André Gagnon
- **Soutien aux opérations**
  Éric Breton
  - **Normes et documents contractuels**
    David Desaulniers
  - **Exploitation**
    Anne Baril
  - **Gestion des projets routiers**
    Philippe Veillette
- **Environnement et recherche**
  Christian Therrien
  - **Coordination de la recherche et de l'innovation**
    Diane Leroux
  - **Environnement**
    Thérèse A. Trépanier
- **Sécurité civile**
  Line Tremblay

Légende **Direction** **Service**

Ministère des Transports
Organigramme au 31 mars 2010

Direction générale des politiques et de la sécurité en transport
André Meloche, s.m.a.

- **Transport routier des marchandises** — Claude Larose
  - **Politiques économiques** — Benoit Cayouette
  - **Normalisation technique** — Gervais Corbin
- **Transport maritime, aérien et ferroviaire** — André Meloche, int.
  - **Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent** — Claire Poulin
  - **Transport aérien** — Denis Simard
  - **Transport ferroviaire** — Josée Hallé
- **Transport terrestre des personnes** — France Dompierre
  - **Politiques et programmes** — Nathalie Noël
  - **Conseil et soutien aux partenaires** — Marie-Michèle Dion, int.
- **Sécurité en transport** — Claude Morin
  - **Politiques de sécurité** — Stéphanie Cashman-Pelletier
  - **Expertise et soutien technique en sécurité** — Carl Bélanger
  - **Bureau de projet – cinémomètres photographiques et caméras aux feux rouges** — Mathieu Grondin
- **Bureau de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario - Québec** — Évangéline Lévesque

Légende **Direction** **Service**

Ministère des Transports
Organigramme au 31 mars 2010

Direction générale de Montréal et de l'Ouest
Jacques Gagnon, s.m.a.

Planification et coordination des ressources
Pierre Fernandez Galvan

- **Modélisation des systèmes de transport**
  Pierre Tremblay
- **Ressources et coordination de l'exploitation**
  Jean-Marie Durand, int.
- **Programmation routière et transport collectif**
  Jean-Marie Durand
- **Planification et stratégies d'intervention**
  Geneviève Côté

Bureau de projet de l'Autoroute 30
Jacques Filion

Île-de-Montréal
Bernard Caron

- **Liaisons avec les partenaires et les usagers**
  Linda Jasmin
- **Inventaires et Plan**
  Daniel Donais
- **Projets**
  Doris Mercier
- **Soutien à la gestion**
  Michel Boulard
- **Exploitation**
  André Marcotte
- **Centres d'opérations (Anjou, Turcot, tunnel et station de pompage)**
  Rémi Sylvain
- **Centre intégré de la gestion de la circulation**
  Alexandre Debs

Laval–Mille-Îles
Chantal Gingras

- **Inventaires et Plan**
  Yves St-Laurent
- **Projets**
  Fadi Moubayed
- **Soutien à la gestion**
  Jocelyne Potvin
- **Laval et coordination territoriale de l'exploitation**
  Guy Chatel
- **Repentigny**
  Guy Chatel

Est-de-la-Montérégie
Sylvie Laroche

- **Inventaires et Plan**
  Claire Gagnon
- **Projets**
  Ivan Ruscitti
- **Soutien à la gestion**
  Yvan Roy
- **Boucherville et coordination territoriale de l'exploitation**
  Marc Desrochers
- **Foster**
  Marc Desrochers
- **Saint-Hyacinthe**
  Daniel Lemaire

Ouest-de-la-Montérégie
Joceline Béland

- **Inventaires et Plan**
  François Hallé
- **Projets**
  Guy Lavoie
- **Soutien à la gestion**
  Lyse Primeau
- **Saint-Jean-sur-Richelieu et coordination territoriale de l'exploitation**
  Dominic Fragasso
- **Napierville**
  Dominic Fragasso
- **Vaudreuil**
  Dominic Fragasso
- **Ormstown**
  Dominic Fragasso

Estrie
Louis Ferland

- **Inventaires et Plan**
  Gilles Bourque
- **Projets**
  Bruno Lacasse
- **Soutien à la gestion**
  Francine Douville
- **Sherbrooke et coordination territoriale de l'exploitation**
  Denis Gagné
- **Richmond**
  Denis Gagné
- **Cookshire**
  Denis Gagné
- **Lac-Mégantic**
  Denis Gagné
- **Magog**
  Denis Gagné

Laurentides-Lanaudière
Pierre Lambert

- **Inventaires et Plan**
  Michel Ménard
- **Projets**
  Robert Belzile
- **Soutien à la gestion**
  Sonia Mercier
- **Joliette et coordination territoriale de l'exploitation**
  André Sanschagrin
- **Saint-Jérôme**
  Gérald Chartrand
- **Lachute**
  Gérald Chartrand
- **Mont-Laurier**
  Pierr Thibault

Outaouais
Maroun Shaneen

- **Inventaires et Plan**
  Normand Chevalier, int.
- **Projets**
  Jacques Henry, int.
- **Soutien à la gestion**
  François Rossignol
- **Gatineau**
  Claude De Grâce
- **Campbell's Bay**
  Claude De Grâce
- **Papineauville**
  Claude De Grâce
- **Maniwaki**
  Claude De Grâce

Abitibi-Témiscamingue
Yves Coutu

- **Inventaires et Plan**
  Jean Iracà
- **Projets**
  Stéphan Deschênes
- **Soutien à la gestion**
  Louise Lafortune
- **Ville-Marie et coordination territoriale de l'exploitation**
  Claudine Desjardins
- **Rouyn-Noranda**
  Claude Gagnon
- **Macamic**
  Claude Gagnon
- **Val-d'Or**
  Mario Grenier
- **Amos**
  Mario Grenier

Légende **Direction** **Service**

Ministère des Transports
Organigramme au 31 mars 2010

Direction générale de Québec et de l'Est
André Caron, s.m.a.

- **Coordination, planification et ressources** — André Caron, int.
  - **Coordination et ressources** — Marie Lalancette
  - **Planification et programmation** — Nathalie Gosselin
- **Bureau de gestion de projet de l'axe routier 73/175** — Jean-François Saulnier
- **Bureau de la coordination du Nord-du-Québec** — Denis Blais

Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine — Mario Bergeron

- **Inventaires et Plan** — Victor Bérubé
- **Projets** — Jean Bélair
- **Soutien à la gestion** — Mireille Parent
- **Îles-de-la-Madeleine** — Louis Vigneau
- **Gaspé** — Luc St-Pierre, int.
- **Sainte-Anne-des-Monts** — Luc St-Pierre
- **New Carlisle** — Louis Bélanger
- **Mont-Joli** — Nelson Marin, int.
- **Cabano** — Gilles Michaud
- **Cacouna** — Gilles Michaud, int.
- **Saint-Pascal** — Gilles Michaud

Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau — Donald Turgeon

- **Inventaires et Plan** — Réjean Dumais
- **Projets** — Donald Boily
- **Soutien à la gestion** — Germain Tremblay
- **Chicoutimi** — Yves Laberge
- **Alma** — Yves Laberge
- **Roberval** — Jean-Guy Lévesque
- **Chibougamau** — Charles Roy

Côte-Nord — Michel Bérubé

- **Inventaires et Plan** — Marc Larin
- **Projets** — Thérèse Belisle
- **Soutien à la gestion** — Lise Fortin
- **Havre-Saint-Pierre** — Etienne Cormier
- **Sept-Îles** — Jules Gilbert
- **Baie-Comeau** — Denis Cormier
- **Bergeronnes** — Denis Cormier

Capitale-Nationale — Jean-François Saulnier

- **Inventaires et Plan** — Richard Ringuette
- **Projets** — Gabriel Laviolette
- **Soutien à la gestion** — Sylvie Bédard, int.
- **Capitale-Nationale** — Rémy Guay
- **La Malbaie** — Rémy Guay
- **Cap-Santé** — Rémy Guay
- **Centre intégré de la gestion de la circulation** — Richard Côté

Chaudière-Appalaches — Richard Charpentier

- **Inventaires et Plan** — Luc Tremblay
- **Projets** — Gilles Sawyer
- **Soutien à la gestion** — Yvon Labonté
- **Beauceville** — Carol Chayer
- **Thetford Mines** — Carol Chayer
- **Laurier-Station et Lévis** — Carol Chayer
- **Saint-Jean-Port-Joli** — Jacques Dionne
- **Saint-Charles-de-Bellechasse** — Jacques Dionne
- **Lac-Etchemin** — Jacques Dionne

Mauricie–Centre-du-Québec — Marcel Carpentier

- **Inventaires et Plan** — Donald L. Desjardins
- **Projets** — Marie-Ève Turner, int.
- **Soutien à la gestion** — Yves Landry
- **Shawinigan** — Daniel Leclerc
- **Trois-Rivières** — Daniel Leclerc
- **Nicolet** — Yvan Barrette
- **Victoriaville** — Yvan Barrette
- **Drummondville** — Yvan Barrette

Légende — **Direction** — **Service**

Mission

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

Vision

Être une organisation responsable
et innovante dont l'expertise
est au service de la population.

Notes

ISBN 978-2-550-59885-5 (version imprimée)
ISBN 978-2-550-59884-8 (PDF)
Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2010
Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2010

Transports Québec

Transports
Québec