

RAPPORT ANNUEL DE GESTION 2021-2022

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE



RAPPORT ANNUEL DE GESTION 2021-2022

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

ET DE LA MOBILITÉ DURABLE

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

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

Pour obtenir des renseignements, on peut :

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

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

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



© Gouvernement du Québec, ministère des Transports et de la Mobilité durable, 2022

ISBN 978-2-550-92350-3 (imprimé)

ISBN 978-2-550-92351-0 (PDF)

Dépôt légal – 2022

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

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

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DE LA MINISTRE	V
MESSAGE DU SOUS-MINISTRE	VII
DÉCLARATION ATTESTANT LA FIABILITÉ DES DONNÉES	IX
RAPPORT DE L'AUDIT INTERNE	XI
1. L'ORGANISATION	1
1.1 Organisation en bref.	1
1.2 Faits saillants.	7
2. LES RÉSULTATS	12
2.1 Plan stratégique.	12
2.2 Déclaration de services aux citoyennes et aux citoyens.	35
3. LES RESSOURCES UTILISÉES	40
3.1 Utilisation des ressources humaines.	40
3.2 Utilisation des ressources financières.	47
3.3 Utilisation des ressources informationnelles.	62
4. ANNEXES – AUTRES EXIGENCES	65
4.1 Gestion et contrôle de l'effectif.	65
4.2 Développement durable.	66
4.3 Occupation et vitalité des territoires.	71
4.4 Divulgence d'actes répréhensibles à l'égard des organismes publics.	82
4.5 Accès à l'égalité en emploi.	82
4.6 Allégement réglementaire et administratif.	87
4.7 Accès aux documents et protection des renseignements personnels.	88
4.8 Emploi et qualité de la langue française dans l'Administration.	90
4.9 Égalité entre les femmes et les hommes.	92
4.10 Politique de financement des services publics.	93

MESSAGE DE LA MINISTRE



Madame Nathalie Roy

Présidente de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement, Québec

Madame la Présidente,

Conformément à la Loi sur l'administration publique, j'ai le plaisir de déposer, à l'Assemblée nationale, le *Rapport annuel de gestion 2021-2022* du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Ce rapport rend compte des résultats du Ministère pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2022, le tout dans le respect des exigences législatives et gouvernementales.

Cette année, le ministère des Transports et de la Mobilité durable a continué de jouer un rôle de premier plan dans l'économie québécoise. Il a rempli ses obligations en matière de développement et d'exploitation des infrastructures et des équipements de transport ainsi que d'investissements dans les projets structurants des municipalités et des sociétés de transport. De même, il a joué son rôle lié à l'établissement des normes à respecter lors de la conception et de la réalisation des projets routiers pour encadrer les pratiques de l'industrie et de ses partenaires.

Dans le contexte des mesures sanitaires déployées durant les vagues successives de la pandémie de COVID-19, le Ministère a également tout mis en œuvre pour garantir la continuité des services essentiels à la population et assurer la réalisation de sa mission.

C'est ainsi que de nombreux projets ont été lancés en 2021-2022 pour construire et mettre en place les réseaux de transport planifiés. Pensons notamment au démarrage du chantier de l'élargissement de l'autoroute 50 entre Gatineau et L'Ange-Gardien. D'importantes annonces d'investissements en transport collectif ont également été faites afin d'accroître la mobilité des personnes, telles que le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal. Plusieurs projets porteurs d'avenir ont aussi été réalisés, notamment grâce à des investissements historiques pour électrifier le parc d'autobus urbains et scolaires ainsi qu'à la bonification de l'offre de services à la population avec l'ajout de trois nouveaux villages-relais et l'ouverture de l'aire de service du Point-du-Jour, à Lavaltrie. La nouvelle vision maritime du Québec, Avantage Saint-Laurent, s'ajoute aussi à ce bilan porteur d'amélioration et d'avenir.

D'autres chantiers majeurs se sont par ailleurs terminés cette année comme le projet d'élargissement de l'autoroute Henri-IV, à Québec (fin des principales interventions), et le premier tronçon du projet de réaménagement de l'autoroute 85, au Bas-Saint-Laurent. Il s'agit de chantiers d'intérêt et chers aux citoyennes et citoyens de ces secteurs.

Pour l'ensemble de ces efforts, je tiens à saluer et à remercier tous les membres du personnel du Ministère qui accomplissent quotidiennement un travail rigoureux et sans relâche malgré les défis vécus au quotidien. Ensemble, nous continuerons à améliorer la qualité de vie de tous celles et ceux qui utilisent les réseaux de transport du Québec!

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La ministre des Transports et de la Mobilité durable,

Original signé

Geneviève Guilbault

Québec, novembre 2022



MESSAGE DU SOUS-MINISTRE



Madame Geneviève Guilbault

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

Madame la Ministre,

C'est avec fierté que je vous transmets le *Rapport annuel de gestion 2021-2022* du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Le Ministère est responsable de planifier et de réaliser la construction d'infrastructures et de réseaux de transport. Il veille également à l'exploitation et l'entretien des infrastructures et équipements de transport afin d'assurer la sécurité de toutes les usagères et tous les usagers. Pour mener à bien sa mission et financer adéquatement ses activités, il gère de façon responsable ses investissements et les fonds octroyés pour en optimiser les retombées. Enfin, il agit à titre de leader de l'industrie du transport en guidant et en influençant les différents secteurs afin de promouvoir des pratiques innovantes et cohérentes.

Le présent rapport fait état des résultats du Ministère pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2022 au regard des engagements prévus au Plan stratégique 2019-2023. Il traite de la gestion des ressources humaines, financières et informationnelles et des engagements de la Déclaration de services aux citoyennes et aux citoyens et comporte une partie consacrée à la reddition de comptes découlant des exigences législatives et gouvernementales.

Cette année marque la reconnaissance des activités réalisées quant à l'amélioration de la performance de l'organisation. Le Ministère s'est classé au premier rang du Tableau de bord de la performance de l'administration publique du Secrétariat du Conseil du trésor. Il s'agit d'un accomplissement important qui mérite d'être mis de l'avant, car cela fait rayonner le travail de toutes les employées et tous les employés de ce grand ministère.

Les efforts se sont poursuivis afin de renforcer la culture de santé et de mieux-être des membres du personnel. L'organisation a ainsi fait reconnaître 37 sites supplémentaires dans le cadre de la certification Entreprise en santé, portant à 48 le nombre total de lieux de travail adoptant ces principes.

Enfin, le Ministère a contribué activement à la relance économique postpandémique par la conception et la réalisation de nombreux projets sur tout le territoire et par le soutien offert à ses partenaires. Il a également assuré l'exploitation sécuritaire des infrastructures de transport, des installations et des équipements. Je tiens à souligner le travail accompli par le personnel, qui démontre tous les jours son engagement et sa volonté de répondre aux besoins des citoyennes et des citoyens.

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

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

Original signé

Patrick Dubé

Québec, novembre 2022



DÉCLARATION ATTESTANT LA FIABILITÉ DES DONNÉES

Les résultats et les renseignements contenus dans le présent rapport annuel de gestion relèvent de la responsabilité du sous-ministre et des membres de la direction du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Cette responsabilité porte sur l'exactitude, l'exhaustivité et la fiabilité des données et de l'information contenues dans le *Rapport annuel de gestion 2021-2022*.

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

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

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

À notre avis, l'information contenue dans ce document correspond à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2022.

Les membres de la direction,

Original signé

Patrick Dubé

Sous-ministre

Original signé

Frédéric Bouthillette

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

Original signé

Nikolas Ducharme

Sous-ministre adjoint aux services à la gestion

Original signé

Caroline Fontaine

Sous-ministre adjointe à l'expertise contractuelle et immobilière

Original signé

Andrée-Anne Gabra

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

Original signé

Valérie Maltais

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

Original signé

Isabelle Mignault

Sous-ministre adjointe à la performance organisationnelle

Original signé

Frédéric Pellerin

Sous-ministre adjoint à l'ingénierie et aux infrastructures

Original signé

Jean Séguin

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

Original signé

Jérôme Unterberg

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

Original signé

Jean Villeneuve

Sous-ministre associé aux territoires



RAPPORT DE L'AUDIT INTERNE

Monsieur le Sous-Ministre,

Nous avons procédé à l'examen des données et de l'information présentées dans toutes les parties du *Rapport annuel de gestion 2021-2022* du ministère des Transports et de la Mobilité durable pour l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 2022, à l'exception des résultats du Plan d'action pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2020-2022.

La responsabilité de l'exactitude, de l'exhaustivité, de la fiabilité et de la divulgation des informations contenues dans le *Rapport annuel de gestion 2021-2022* incombe à la direction du Ministère. Notre responsabilité consiste à évaluer le caractère plausible des résultats, des renseignements et des explications fournis ainsi que leur cohérence en nous fondant sur le travail accompli au cours de notre examen.

Cet examen a été réalisé conformément aux *Normes internationales pour la pratique professionnelle de l'audit interne* de l'Institut des auditeurs internes. Ainsi, les travaux ont consisté essentiellement à obtenir des renseignements et des pièces justificatives, à mettre en œuvre des procédés analytiques, à réviser des calculs et à discuter de l'information fournie pour l'examen. Ces travaux ne visaient pas à vérifier les systèmes de compilation, ni à évaluer le contrôle interne, ni à effectuer des sondages. Par conséquent, notre conclusion ne constitue pas une opinion d'audit sur l'information contenue dans le *Rapport annuel de gestion 2021-2022*.

Le Plan stratégique 2019-2023 comprend plusieurs indicateurs pour lesquels les résultats présentés dans la partie 2.1 du *Rapport annuel de gestion 2021-2022* proviennent de données externes dont le Ministère n'est pas le propriétaire. Ainsi, nous nous sommes assurés que ces résultats étaient appuyés sur une source externe.

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

La directrice des enquêtes et de l'audit interne,

Original signé

Hind Belqorchi

Québec, novembre 2022

1. L'ORGANISATION

1.1 Organisation en bref

Mission

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

Clientèle

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

Organisation administrative

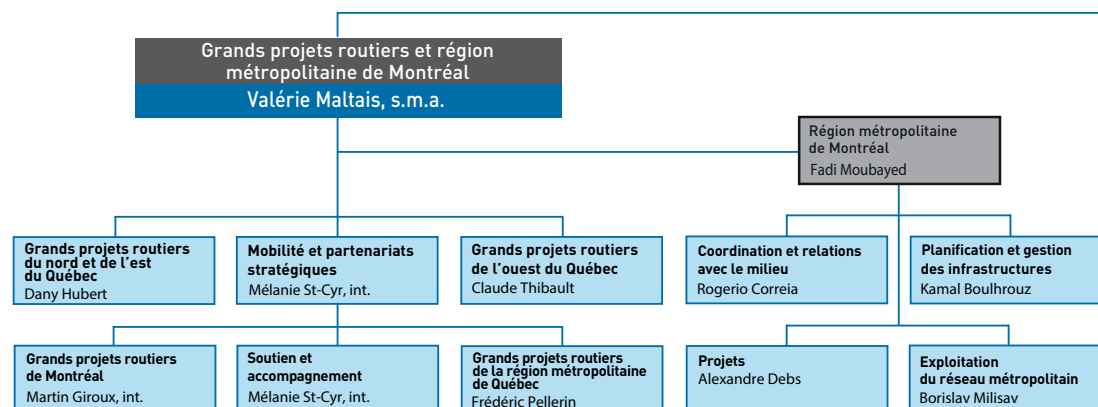
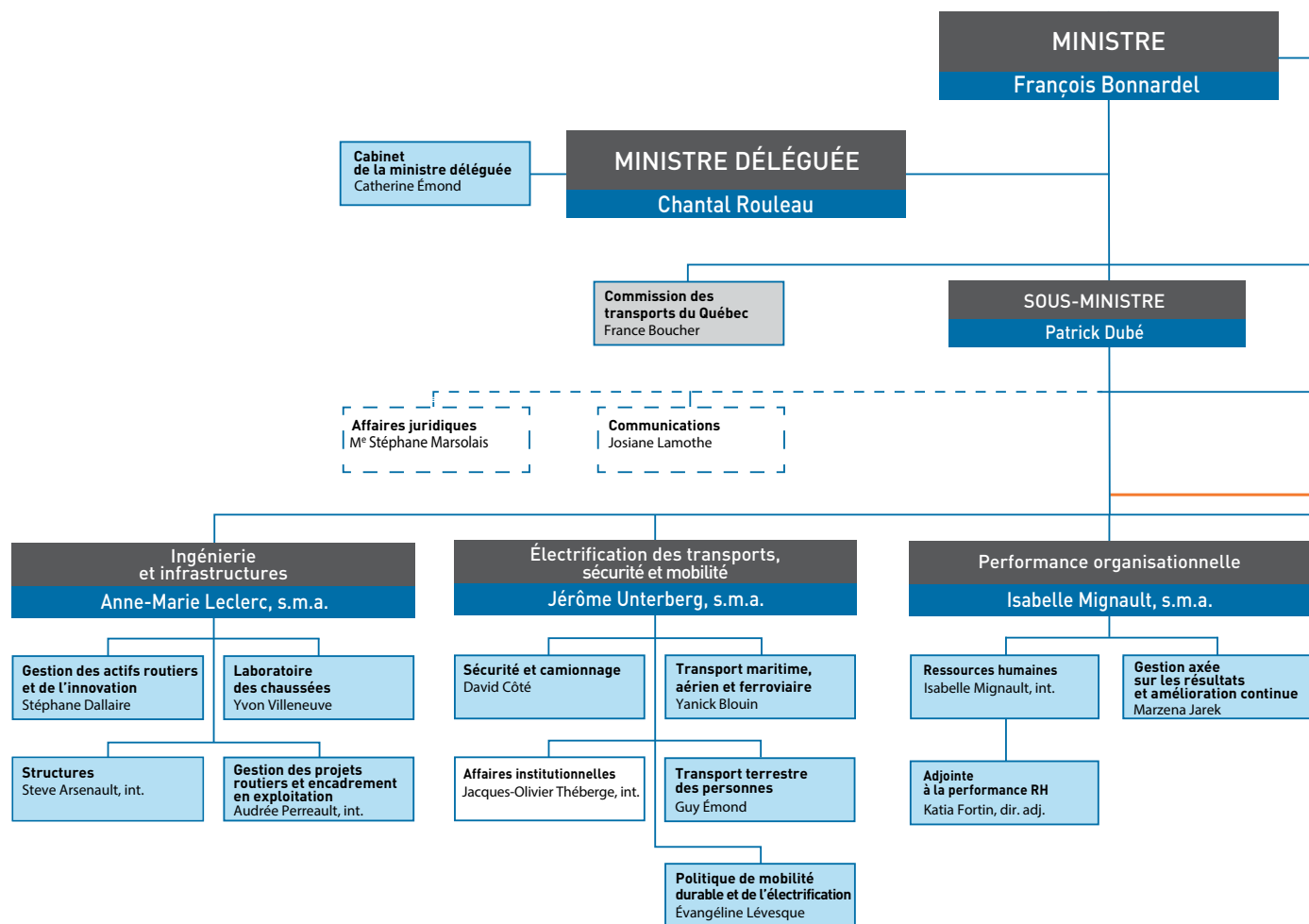
Les produits et services externes sont composés des orientations (plans ministériels et politiques) et des régulations (lois et règlements), de la gestion des infrastructures de transport, des installations et des équipements et, enfin, de l'aide aux partenaires. Quant au volet interne, il comprend le soutien au fonctionnement de l'organisation et le soutien technique.

Au 31 mars 2022, le Ministère était composé de la Direction des enquêtes et de l'audit interne, de la Direction du Secrétariat général et du soutien à la gouvernance, de la Direction générale du leadership éthique et de la transparence et de 10 sous-ministériats :

- le Sous-ministériat à l'ingénierie et aux infrastructures;
- le Sous-ministériat à l'électrification des transports, à la sécurité et à la mobilité;
- le Sous-ministériat à la performance organisationnelle;
- le Sous-ministériat à la sécurité civile, à la surveillance du réseau et aux partenariats;
- le Sous-ministériat aux territoires;
- le Sous-ministériat aux services gouvernementaux aérien, aéroportuaire et de l'équipement roulant;
- le Sous-ministériat aux grands projets routiers et à la région métropolitaine de Montréal;
- le Sous-ministériat aux services à la gestion;
- le Sous-ministériat à l'expertise contractuelle et immobilière;
- le Sous-ministériat aux projets stratégiques de transport collectif et ferroviaire.

Le Ministère comprenait également la Direction des affaires juridiques, qui relève du ministère de la Justice, et la Direction générale des communications, qui relève du ministère du Conseil exécutif.

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



Organigramme abrégé au 31 mars 2022

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

Société de l'assurance
automobile du Québec
Denis Marsolais


Société des traversiers
du Québec
Stéphane Lafaut

Autorité régionale
de transport métropolitain
Benoît Gendron

Enquêtes et audit interne
Hind Belqorchi

Secrétariat général
et soutien à la gouvernance
Maxime Perreault

Leadership, éthique
et transparence
Debra Dollard

 **Sécurité civile*, surveillance du réseau
et partenariats**
Jean Séguin, s.m.a.

Sécurité civile et veille
opérationnelle
Céline Tremblay

Partenariats
et parcs routiers
Martin Cormier

Coordination des mesures
d'atténuation du Réseau
express métropolitain

Québec 511
Benoît L'Allier

Coordination territoriale
Luc Tremblay

Territoires
Jean Villeneuve, s.m.ass.

**Services gouvernementaux aérien,
aéroportuaire et de l'équipement roulant**
Elaine Raza, s.m.a.

Service aérien
gouvernemental
Denis Page

Projets et exploitation
aéroportuaires
Danielle Fleury

Gouvernance, des projets
stratégiques et de
l'innovation des services
Lynda Roy

Centre de gestion de
l'équipement roulant
Carl Gauthier

Directions générales territoriales

Abitibi-Témiscamingue
Philippe Lemire

Estrie
Caroline Morel

Saguenay-Lac-Saint-Jean-
Chibougamau
Donald Boily

Bas-Saint-Laurent-
Gaspésie-Îles-de-
la-Madeleine
Yves Berger

Capitale-Nationale
Jean-François Leclerc

Chaudière-Appalaches
Odile Bédard

Laurentides-Lanaudière
Stéphane Audet

Montréal
Alain Marc Dubé

Ontario
François Asselin

Côte-Nord
Louise Milette

Mauricie-
Centre-du-Québec
Marie-Ève Turner

Services à la gestion
Nikolas Ducharme, s.m.a.

Technologies
de l'information
Alexandre Poirier

Finances
Harold Garneau

Adjointe aux opérations
technologiques et
à la sécurité
David Gaudreau, dir. adj.

Aides financières
Raymond Jeudi

Ressources matérielles
et immobilières
Jean-Sébastien Dumont

**Expertise contractuelle
et immobilière**
Caroline Fontaine, s.m.a.

Surveillance des marchés
et application des règles
contractuelles
Nathalie Dion

Services en gestion
contractuelle
Bruno Légaré

Expertise immobilière
Éric Breton

**Projets stratégiques
de transport collectif et ferroviaire**
Frédéric Bouthillier, s.m.a.

Métropole et ouest
Pierre Fernandez Galvan

Capitale et est
Mathieu Grondin

Projets spéciaux
Jonathan Lavallée, int.

Gouvernance des projets
Yanina Klimenko, int.

Légende :

Sous-ministère

Sous-ministère adjoint


Direction générale principale

Direction générale

Direction ou service

Organisme public

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

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

Contexte et enjeux

Les effets et les mesures en réponse à la pandémie de COVID-19

L'adoption, en décembre 2020, de la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructures a permis la prise en charge rapide d'une cinquantaine de projets de transport dans le contexte de la relance économique. Ainsi, tout en honorant les délais de la mise en chantier de ces projets, le Ministère a respecté les normes contractuelles et environnementales en vigueur.

Par ailleurs, le Ministère a adapté ses activités pour répondre aux mesures sanitaires mises en place pendant cette deuxième année de la pandémie, ce qui a permis de maintenir les services essentiels en tout temps et d'assurer la sécurité du personnel sur les sites.

Enfin, la pandémie a modifié les habitudes des consommatrices et consommateurs et la capacité de production des entreprises, entraînant des difficultés d'approvisionnement en 2021-2022, notamment pour la fabrication et la vente de véhicules, de pièces automobiles et de matériaux. De plus, les prix à la consommation au Québec ont connu une hausse majeure, surtout le prix des carburants.

La demande en transport

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

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

La sécurité routière

Le nombre de véhicules en circulation a augmenté de près de 2 % en 2021, pour atteindre 6 995 085 véhicules, avec une hausse encore marquée pour les camions légers. Malgré cette croissance, le bilan routier au Québec s'est amélioré de façon importante au cours des 10 dernières années, particulièrement dans la première partie de cette période. Par la suite, une certaine stabilité a été observée⁵. Bien que les acquis soient fragiles et les gains de plus en plus difficiles à réaliser, des améliorations du bilan sont encore possibles, et ce, afin que le Québec

1. MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2020), *Analyse de la mobilité différenciée selon les sexes – Territoires RMR et hors-RMR*, [En ligne], <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/Planification-transports/enquetes-origine-destination/Documents/ADS-mobilite-RMR.pdf>.
2. INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2014), *Répartition de la population québécoise selon le principal moyen de transport utilisé dans une semaine type*, 2010, [En ligne], <https://statistique.quebec.ca/fr/produit/tableau/repartition-de-la-population-quebecoise-selon-le-principal-moyen-de-transport-utilise-dans-une-semaine-type-2010>.
3. WHITMORE, J., et P.-O. PINEAU (2022), *État de l'énergie au Québec : édition 2022*, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal, p. 6, [En ligne], https://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2022/03/EEQ2022_web.pdf.
4. INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2022), *Le Québec chiffres en main 2022*, p. 9, [En ligne], <https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/le-quebec-chiffres-en-main-edition-2022.pdf>.
5. SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2021), *Stratégie de prévention en sécurité routière 2021-2023*, [En ligne], <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/strategie-prevention-securite-routiere-2021-2023.pdf>.



puisse se comparer avantageusement aux administrations routières les plus performantes en matière de sécurité routière. Cette amélioration est attribuable à une multitude de facteurs, dont la construction d'infrastructures routières plus sécuritaires de même que la conception et la fabrication de véhicules plus sûrs, le tout combiné à l'encadrement strict des véhicules admis sur la voie publique, à la mise en place de mesures législatives et réglementaires ainsi qu'à la sensibilisation des usagères et usagers de la route.

Le déficit de maintien des actifs de transport

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

Le financement des transports

La principale source de revenus requis pour l'entretien, la réfection et le développement des infrastructures de même que pour les programmes d'aide financière que le Ministère administre, soit les revenus de la taxe sur les carburants, risque d'être fragilisée en raison de l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules et de l'électrification du parc automobile. Cette source de revenus en transport a augmenté en 2021-2022 par rapport à 2020-2021 puisqu'il y a eu une reprise de la demande de carburant. Cependant, elle demeure en deçà du niveau de 2019-2020.

Les changements climatiques

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

Une équipe déployée

Le Ministère peut compter sur des employées et employés qui mettent leurs compétences et leurs habiletés au service de la population, non seulement dans les grands centres urbains, mais également sur l'ensemble du territoire. En effet, parmi les membres du personnel, 52 % sont répartis dans des bureaux régionaux autres que ceux de la Capitale-Nationale, de Montréal et de Laval. Le Ministère s'appuie sur une équipe solide composée de personnes expertes. Il dispose d'équipements de pointe et effectue de la recherche appliquée.

Le Ministère s'est d'ailleurs doté d'une politique ministérielle de télétravail en mars 2022 pour accompagner le coup d'envoi officiel du retour au travail en mode hybride. Cette politique s'inscrit dans la volonté de la fonction publique d'offrir au personnel les meilleures conditions pour la réalisation de ses activités professionnelles et de répondre aux enjeux d'attraction, de mobilisation et de rétention, de santé des personnes et de mobilité durable.

Chiffres clés

	CHIFFRE CLÉ	DESCRIPTION
Ministère	7 827	Employées et employés en moyenne au Ministère
	15,2	Milliards de dollars en dépenses au Ministère et au Fonds des réseaux de transport terrestre
	44,7	Milliards de dollars d'investissements consentis au secteur des transports au Plan québécois des infrastructures 2021-2031
Exploitant	31 131	Kilomètres de chaussées du réseau routier supérieur sous la responsabilité du Ministère en 2021
	485	Événements traités par les centres intégrés de gestion de la circulation en moyenne par jour
	4 035 849	Pages vues en moyenne par mois sur le site Web de Québec 511
	142	Haltes routières
	58	Ateliers mécaniques
	25	Aéroports
	7	Héliports
Bâtisseur	6 928	Structures sur le réseau routier supérieur
	4 262	Ponts gérés par le Ministère sur le réseau municipal
	5	Ports et infrastructure maritime de transport
	1 716	Kilomètres de chemin de fer sous la compétence du Québec
Expert leader	95	Pourcent de satisfaction des demandeurs de permis de la circulation aux systèmes disponibles 24/7
	40	Pourcent d'augmentation du nombre de véhicules électriques en circulation
Investisseur	32	Programmes d'aide financière
	3,8	Milliards de dollars en aides financières accordées
	137	Millions de dollars disponibles pour le développement de l'intermodalité du réseau
	327	Millions de dollars disponibles pour le développement du transport collectif



1.2 Faits saillants

Des investissements de 5 milliards de dollars pour électrifier les autobus urbains

En novembre 2021, des sommes historiques ont été dévoilées pour atteindre la cible de 55 % d'autobus urbains électriques d'ici 2030, prévue dans le Plan pour une économie verte 2030. Avec ces investissements majeurs, les sociétés de transport pourront procéder à l'acquisition de près de 2 150 nouveaux autobus entièrement électriques, construire des garages adaptés à cette technologie, convertir ceux qui existent déjà, en plus d'installer les bornes de recharge requises.

Des investissements d'un peu plus de 250 millions de dollars pour électrifier les autobus scolaires

En avril 2021, le gouvernement du Québec a annoncé un montant de 251 millions de dollars en réponse directe au Plan pour une économie verte 2030, qui prévoit d'électrifier 65 % du parc des autobus scolaires d'ici 2030. Ce soutien gouvernemental, par l'entremise du Programme d'électrification du transport scolaire, permet aux transporteurs de se conformer aux nouvelles mesures réglementaires qui, depuis le 31 octobre 2021, permettent l'immatriculation de tout nouvel autobus scolaire seulement s'il est propulsé à l'électricité. Avec ces mesures, le gouvernement prévoit que la totalité des autobus scolaires qui entreront en service à partir de 2023 sera électrique.

Le dévoilement de la nouvelle vision maritime du Québec : Avantage Saint-Laurent

Faire du fleuve Saint-Laurent un corridor économique performant et respectueux des écosystèmes et des communautés riveraines est la pierre angulaire de la nouvelle vision maritime du Québec dévoilée en juin 2021. Une enveloppe globale de 927 millions de dollars, incluant 175 millions de dollars de contributions de partenaires privés et publics, permettra la mise en œuvre de cette nouvelle vision maritime d'ici 2024-2025.

Trois orientations guident les actions d'Avantage Saint-Laurent :

- doter le Saint-Laurent d'infrastructures portuaires modernes et compétitives (300 millions de dollars);
- assurer, sur le fleuve, une navigation efficace et respectueuse des écosystèmes (233 millions de dollars);
- offrir aux communautés maritimes des possibilités de développement prometteuses et durables (394 millions de dollars).

Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal

En mars 2022, le gouvernement a annoncé la poursuite du projet avec un tracé comportant 5 stations sur environ 6 kilomètres, un budget de plus de 6 milliards de dollars et la mise en service du tronçon en 2029. Le travail du groupe d'action mis en place par la ministre déléguée aux Transports a permis de réaliser des économies de plus de 1 milliard de dollars et de modifier certains éléments du projet, tels que le retrait du stationnement incitatif et la reconfiguration de la station terminale à Anjou pour un accès au métro de part et d'autre de l'autoroute 25.

La progression des projets en transport collectif dans l'agglomération de Québec

En 2021-2022, le Ministère a soutenu la progression de quatre projets majeurs de transport collectif dans l'agglomération de Québec en leur permettant de franchir des jalons d'approbation gouvernementale, soit :

- le passage à l'étude de la bonification du centre Métrobus;
- le passage en planification de l'acquisition et du réaménagement du centre Newton du Réseau de transport de la Capitale;
- le lancement des appels de qualification pour les volets Matériel roulant et Infrastructures du projet de tramway de Québec;
- le passage à la réalisation pour le projet de mesures prioritaires pour le transport collectif sur le boulevard Guillaume-Couture, à Lévis.

Le démarrage de projets routiers

L'élargissement de l'autoroute 50 entre Gatineau et L'Ange-Gardien

Les travaux d'élargissement de l'autoroute 50 en Outaouais, qui ont débuté en janvier 2022, devraient s'échelonner sur deux ans. Le projet consiste à construire une deuxième chaussée sur un tronçon de 9,7 kilomètres situé entre Gatineau et L'Ange-Gardien. Ces travaux ont été prioritaires compte tenu de la fréquence et de la gravité des accidents survenus dans ce secteur.

Le prolongement de l'autoroute 19 entre Laval et Bois-des-Filion

Le Ministère a amorcé, à l'automne 2021, les travaux de la phase 1 du projet de prolongement de l'autoroute 19, incluant la construction de l'échangeur Saint-Saëns à Laval. À terme, ce projet permettra d'améliorer la mobilité sur les territoires de Laval et des Basses-Laurentides, notamment pour les usagers et usagères du transport collectif. Une piste multifonctionnelle sera également aménagée afin de permettre la mobilité active.



La fin de plusieurs projets routiers

La réalisation des interventions principales du projet d'élargissement de l'autoroute Henri-IV (73) à Québec

Amorcés en 2018, les travaux ont notamment permis l'ajout d'une troisième voie de circulation de l'autoroute Henri-IV dans les deux directions entre les autoroutes Charest et Félix-Leclerc. Au total, 3 nouvelles structures ont été construites, alors que 13 autres ont fait l'objet d'interventions majeures.

Un premier tronçon du projet de réaménagement de l'autoroute 85 mis en service à Saint-Antonin

Dans le cadre de la phase III du réaménagement de la route 185 en autoroute 85, entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha!, le Ministère a procédé, en 2021, à la mise en service d'un premier tronçon à Saint-Antonin, au Bas-Saint-Laurent. Ce nouveau segment de 3,4 kilomètres permettra aux usagères et usagers de profiter d'infrastructures sécuritaires et mieux adaptées sur cet axe routier stratégique.

Deux projets d'importance réalisés dans l'axe de l'autoroute 13 à Montréal

À l'automne 2021, le Ministère a mené à terme deux projets d'importance, soit la reconstruction et la réparation de ponts d'étagement de l'autoroute 13, au-dessus de l'autoroute 40, ainsi que la réfection du pont Louis-Bisson, au-dessus de la rivière des Prairies, entre Montréal et Laval. Les interventions réalisées permettent d'assurer la pérennité et la sécurité de ces infrastructures essentielles.

L'élargissement de l'axe 173-277 entre Saint-Henri et Saint-Anselme

Le Ministère a travaillé de concert avec le Comité action-sécurité axe 277-173 et les représentants du milieu de la Municipalité régionale de comté de Bellechasse afin de rendre cet axe plus sécuritaire. Dans plusieurs secteurs des municipalités de Lévis, de Saint-Henri, de Saint-Anselme et de Sainte-Claire, l'axe routier 173-277 est passé de deux à quatre voies, lorsque cela était réalisable.

La reconstruction de la route 132 à Val-Brillant

En août 2021, le nouveau tronçon de la route 132 à Val-Brillant, dans le Bas-Saint-Laurent, a été mis en service. Les travaux, commencés à l'automne 2017, visaient le déplacement et la reconstruction d'un segment de la route 132. Ces travaux ont exigé la construction d'un pont d'étagement ferroviaire. Ce projet a permis d'accroître la sécurité routière sur cette importante voie de communication entre le Québec et les Maritimes, en corrigeant la géométrie de la route et en redressant une succession de courbes.

La reconstruction de la route 138 – secteur de la côte Arsène-Gagnon (Les Bergeronnes)

Le projet s'est terminé durant l'automne 2021 après trois ans de travaux. De grandes améliorations ont été apportées, dont la diminution de l'inclinaison de la côte Arsène-Gagnon sur 1,4 kilomètre, l'élimination et la correction de courbes sous-standards, la construction de voies auxiliaires dans les deux directions et l'ajout de brise-vent. Projet complexe sur l'aspect de la géotechnique, il s'est retrouvé parmi les deux finalistes de la Côte-Nord pour le prix Reconnaissance d'un projet innovant régional 2022, décerné par l'Ordre des ingénieurs du Québec.

La quatrième année de la mise en œuvre du Plan d'action 2018-2023 de la Politique de mobilité durable – 2030

Plusieurs actions ont été réalisées ou entreprises afin de poursuivre la mise en œuvre du Plan d'action 2018-2023 de la Politique de mobilité durable – 2030 depuis son lancement en avril 2018. Lors de la quatrième année de la mise en œuvre de la politique, les mesures suivantes ont été réalisées ou ont franchi un jalon significatif, soit :

- la conclusion et la publication d'un document-synthèse du Chantier sur le financement de la mobilité;
- le renouvellement du Programme d'aide au développement du transport collectif, disposant d'une enveloppe de 327,2 millions de dollars pour 2021-2022, soit une augmentation de 12 % par rapport à 2020-2021;
- la réalisation de la première phase d'expérimentation de deux minibus autonomes dans le cadre d'un projet pilote de la Ville de Montréal en partenariat avec le ministère des Transports et le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation. Une deuxième phase est prévue de mai à juillet 2022;
- l'octroi de plus de 6,5 millions de dollars à 21 municipalités et organismes pour le déploiement de vélos en libre-service. Ce soutien est possible grâce au Programme d'aide financière au développement de l'offre de vélos en libre-service.

La bonification du réseau des villages-relais

Trois nouveaux villages-relais ont été accrédités, soit les municipalités de Lac-des-Écorces, de Val-des-Bois et de Sainte-Eulalie. D'autres municipalités ont également entrepris les démarches d'accréditation.

L'ouverture de l'aire de service du Point-du-Jour à Lavaltrie

Depuis juillet 2021, le Ministère a terminé la modernisation de l'aire de service du Point-du-Jour, située sur l'autoroute 40, à Lavaltrie, au coût de 15 millions de dollars. Elle est accessible 365 jours par année et 24 heures par jour.

L'implantation d'un système de modélisation des données dans les projets d'infrastructure publique

Dans le cadre de son Plan d'action pour le secteur de la construction, le gouvernement du Québec mise sur l'utilisation de la modélisation des données du bâtiment, également connue sous l'appellation *Building Information Modeling* (BIM), afin de développer une gestion plus efficace et agile des projets d'infrastructure publique. Depuis 2021, la modélisation des données des infrastructures est intégrée progressivement.



Dans un but de concertation, le Ministère fait partie d'un groupe formé des principaux donneurs d'ouvrage publics qui comprend la Société québécoise des infrastructures, Hydro-Québec, la Société de l'habitation du Québec, la Ville de Québec et la Ville de Montréal.

Le programme d'intervention découlant de l'étude d'impact pour les projets d'aléas côtiers

Sur l'ensemble du territoire du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine, le Ministère fait le suivi de 273 sites où le réseau routier est considéré comme vulnérable à l'érosion et à la submersion côtières (d'ici 2100). À la suite de discussions avec des experts de ministères provinciaux et fédéraux, le Ministère réalisera une étude d'impact qui permettra de déterminer les portions les plus vulnérables et de déployer un programme d'intervention.

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

Le Plan d'intégration du parc gouvernemental de véhicules et d'équipement roulant a été approuvé par le Conseil du trésor le 28 mars 2022. Le Centre de gestion de l'équipement roulant a été mandaté pour procéder à l'intégration des véhicules et de l'équipement roulant par clientèle, sur un horizon de quatre ans. Au terme du projet, prévu en 2025-2026, plus de 85 % de l'équipement roulant du gouvernement se trouvera sous la gestion d'un même service centralisé. La reddition de comptes de la mise en œuvre de ce plan sera présentée dans les prochains rapports annuels de gestion.

Le classement du Ministère au premier rang dans le Tableau de bord de la performance des ministères

Le Secrétariat du Conseil du trésor a classé la performance du ministère des Transports au premier rang lors de la troisième édition du Tableau de bord de la performance des ministères, avec une note globale de 96 %. Le Ministère s'est ainsi amélioré de 11 points de pourcentage en 2020-2021 par rapport au résultat de 2019-2020, année où il occupait la neuvième position.

Le lauréat du Prix Distinction et une certification pour 37 lieux de travail

Le Ministère a été lauréat du Prix Distinction 2021 offert par le Groupe Entreprises en santé pour la catégorie Santé et mieux-être psychologique.

En janvier 2022, le Ministère s'est vu octroyer la certification Entreprise en santé pour 37 lieux de travail supplémentaires. À la suite de l'audit de maintien et de certification mené par le Bureau de normalisation du Québec, c'est aussi 11 lieux du Ministère déjà certifiés qui ont démontré avec succès la pérennité de leurs efforts en matière de santé et de mieux-être au travail.

2. LES RÉSULTATS

2.1 Plan stratégique

La présente section fait état des résultats obtenus au regard de la troisième année du Plan stratégique 2019-2023 et des actions réalisées du Plan annuel de gestion des dépenses 2021-2022.

Certaines cibles 2022-2023 du plan stratégique ont été révisées pour tenir compte des répercussions de la pandémie.

En somme, le Ministère a atteint 14 des 17 cibles annuelles en 2021-2022, ce qui représente un taux d'atteinte de 82 %.

Résultats relatifs au plan stratégique

Sommaire des résultats 2021-2022 relatifs aux engagements du Plan stratégique 2019-2023

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

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE 2021-2022	RÉSULTAT 2021-2022	PAGE
1. Maintenir les infrastructures en bon état	1.1 Proportion des chaussées du réseau routier supérieur en bon état selon l'indice d'état gouvernemental	52 %	51 %	14
	1.2 Proportion des structures du réseau routier supérieur en bon état selon l'indice d'état gouvernemental	78 %	78 %	16
	1.3 Proportion des ponts du réseau municipal sous la gestion du Ministère en bon état selon l'indice d'état gouvernemental	60 %	62 %	17
	1.4 Proportion des chaussées aéroportuaires asphaltées sous la responsabilité du Ministère en bon état	70 %	65 %	18
	1.5 Proportion des voies ferrées fonctionnelles sous la responsabilité du Ministère	70 %	76 %	18
2. Renforcer la résilience des infrastructures de transport à l'égard des changements climatiques	2.1 Taux de réalisation des projets routiers en adaptation aux changements climatiques	60 %	68 %	19



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

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE 2021-2022	RÉSULTAT 2021-2022	PAGE
3. Poursuivre l'électrification des transports	3.1 Quantité de gaz à effet de serre évités par les véhicules électriques immatriculés (t éq. CO ₂)	192 000	202 498	21
	3.2 Nombre de véhicules électriques dans le parc gouvernemental	1 700	1 705	22
4. Soutenir la mise en place de services en transport collectif	4.1 Achalandage du transport collectif	330 millions de déplacements	244,8 millions de déplacements	24
	4.2 Nombre de déplacements des personnes admises en transport adapté	4,5 millions de déplacements	5,3 millions de déplacements	25
5. Assurer la sécurité des transports	5.1 Pourcentage de réduction de la moyenne triennale du nombre d'accidents mortels ou graves	≥ 5 %	13,4 %	26
6. Développer l'intermodalité du réseau	6.1 Tonnages de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec (en milliers de tonnes)	175 000	184 292	29
7. Appliquer le concept de carboneutralité aux projets routiers de 100 millions de dollars et plus	7.1 Proportion des nouveaux projets routiers de 100 millions de dollars et plus, en réalisation, adoptant une approche carboneutre	40 %	55 %	30

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

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE 2021-2022	RÉSULTAT 2021-2022	PAGE
8. Assurer une gestion rigoureuse des projets routiers	8.1 Taux d'utilisation des investissements pour les projets routiers	≥ 90 %	90,1 %	31
9. Gérer de façon rigoureuse les contrats liés aux infrastructures de transport	9.1 Taux de respect global du montant à la signature des contrats	≤ 100 %	99,8 %	32
10. Accélérer le traitement des demandes d'aide financière reçues des municipalités pour la réfection du réseau routier local	10.1 Délai moyen de traitement des demandes d'aide financière complètes	60 jours	38 jours	33
11. Améliorer l'expérience client par la prestation électronique de services	11.1 Taux de satisfaction des demandeurs de permis spéciaux de circulation	75 %	95 %	34



Résultats détaillés 2021-2022 relatifs aux engagements du Plan stratégique 2019-2023

ENJEU 1 : INFRASTRUCTURES

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

Le maintien des infrastructures constitue un élément central de la mission du Ministère, élément qui, de pair avec le Plan québécois des infrastructures 2021-2031, mobilise la majeure partie du budget et de la main-d'œuvre de l'organisation.

OBJECTIF 1 : MAINTENIR LES INFRASTRUCTURES EN BON ÉTAT

Contexte lié à l'objectif : Les infrastructures routières affichent un important déficit de maintien d'actifs, et l'envergure des travaux nécessaires au maintien de l'état du réseau routier est considérable. Les travaux à réaliser, dont le nombre s'élève à plusieurs centaines annuellement, contribuent à l'amélioration de l'indice d'état gouvernemental des chaussées et des structures du réseau routier. Au cours de l'exercice financier 2021-2022, des investissements majeurs ont été consacrés à la modernisation, à la réfection et à la préservation des infrastructures routières afin d'en assurer la pérennité.

- Des investissements totalisant 905,2 millions de dollars ont été réalisés pour la conservation des chaussées.
- L'état des structures du réseau supérieur requiert une attention particulière. Ainsi, 1 076,5 millions de dollars ont été destinés à leur conservation.
- La réfection des structures du réseau routier municipal incombe au Ministère depuis janvier 2008. Ainsi, une somme de 101,3 millions de dollars a été investie dans ces travaux au cours de l'exercice financier 2021-2022.

Indicateur 1.1 : Proportion des chaussées du réseau routier supérieur⁶ en bon état selon l'indice d'état gouvernemental

(mesure de départ : 50 % en 2018)

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

6. Le Ministère est responsable de l'entretien du réseau routier supérieur, composé de 31 131 kilomètres d'autoroutes, de routes nationales, de routes régionales, de routes collectrices ainsi que de chemins d'accès aux ressources. Cela exclut donc les rues, les routes et les chemins locaux gérés par les municipalités, d'autres ministères ou Hydro-Québec. De plus, les bretelles, les voies de desserte et les chaussées en gravier ne sont pas considérées dans l'état des chaussées.

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



Explication du résultat obtenu en 2021-2022

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

En 2021, la chaussée était en bon état sur 51 % du réseau routier supérieur. Les travaux effectués sur 1 979 kilomètres de chaussées en 2021, dont 1 146 kilomètres de travaux de réfection, 246 kilomètres de travaux palliatifs temporaires sur des chaussées déficientes et 587 kilomètres de travaux préventifs, ont permis d'augmenter la proportion de chaussées en bon état de 1 point de pourcentage par rapport à l'état observé en 2020.

Le Ministère s'est doté d'une stratégie de planification des interventions en conservation des chaussées qui vise à maximiser les retombées à long terme des investissements en conservation des chaussées. Le défi est d'investir sur la bonne chaussée, au bon moment, avec la bonne technique, grâce à une planification optimale des interventions. La stratégie est évolutive et adaptée pour chaque région selon l'état du réseau et les besoins en interventions sur celui-ci, les paramètres financiers et les objectifs définis dans le Plan québécois des infrastructures, et les cibles établies dans la planification stratégique du Ministère. Des formations sont disponibles en ligne sur la planification stratégique des interventions à l'aide du système de gestion des chaussées, et ce, en tout temps pour les usagères et usagers du système de gestion des chaussées.

Qui plus est, une table d'échange sur la stratégie de planification des interventions en conservation des chaussées a été mise en place par la Direction générale de la coordination territoriale pour regrouper les unités centrales et les territoires. Le but est d'échanger sur les difficultés soulevées par les territoires à l'égard de cette stratégie et d'apporter des solutions pour l'atteinte des objectifs.

Enfin, une analyse de la programmation des travaux routiers est effectuée chaque année afin d'assurer la mise en œuvre adéquate de la stratégie.

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

	INDICE D'ÉTAT	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Selon le nombre	A, B et C (très bon, bon et satisfaisant)	55	51	55	53	50	50	50	49	50	51
	D (mauvais)	20	20	24	25	24	23	22	22	21	20
	E (très mauvais)	25	29	21	22	26	27	28	29	29	29
	Indice d'état médian	C	C	C	C	C	C	C	D	C	C

Indicateur 1.2 : Proportion des structures du réseau routier supérieur⁷ en bon état selon l'indice d'état gouvernemental

(mesure de départ : 76 % en 2018)

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

Explication du résultat obtenu en 2021-2022

La proportion des structures du réseau routier supérieur en bon état selon l'indice d'état gouvernemental a connu une hausse d'un point de pourcentage par rapport à l'année précédente. Depuis 2012, la proportion de structures en bon état a connu une augmentation de neuf points de pourcentage.

En 2021, 62 % des structures existantes avaient été construites entre les années 1960 et 1980. Étant donné que des travaux de réparation sont habituellement nécessaires 30 ans après la construction d'un ouvrage, les besoins actuels en matière d'entretien et de réparation sont encore importants.

Le nombre de structures dont l'état est devenu déficient et qui doivent être réparées est demeuré à peu près stable au cours des quatre dernières années. En 2021, 90 structures déficientes ont été corrigées par la réalisation de travaux.

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

	INDICE D'ÉTAT	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Selon le nombre	A, B et C (très bon, bon et satisfaisant)	69	71	72	74	75	75	76	77	77	78
	D (mauvais)	12	11	10	8	9	8	7	8	7	7
	E (très mauvais)	19	18	18	18	16	17	17	15	16	15
	Indice d'état médian	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Selon la valeur	A, B et C (très bon, bon et satisfaisant)	45	47	51	51	53	49	53	53	54	56
	D (mauvais)	13	12	10	8	9	9	8	9	8	7
	E (très mauvais)	42	41	39	41	38	42	39	38	38	37
	Indice d'état médian	D	D	C	C	C	D	C	C	C	C

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

7. Le réseau routier sous la responsabilité du Ministère comprend 5 660 structures dont la longueur est de 4,5 mètres ou plus.



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

(mesure de départ : 58 % en 2018)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	58 %	59 %	60 %	61 %
Résultat	59 % (cible atteinte)	61 % (cible atteinte)	62 % (cible atteinte)	

Explication du résultat obtenu en 2021-2022

En 2021, la proportion de ponts en bon état sur le réseau municipal sous la gestion du Ministère⁸ a connu une hausse d'un point de pourcentage par rapport à l'année précédente. Depuis 2012, une augmentation de 13 points de pourcentage de la proportion de ponts du réseau municipal en bon état a été enregistrée.

Le nombre de ponts dont l'état est devenu déficient et qui doivent être réparés est demeuré stable au cours des deux dernières années. En 2021, 95 ponts déficients sur le réseau municipal sous la gestion du Ministère ont été corrigés par la réalisation de travaux.

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

	INDICE D'ÉTAT	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Selon le nombre	A, B et C (très bon, bon et satisfaisant)	49	50	52	54	56	57	58	59	61	62
	D (mauvais)	18	14	12	10	9	8	8	9	7	8
	E (très mauvais)	33	36	36	36	35	35	34	32	32	30
	Indice d'état médian	D	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Selon la valeur	A, B et C (très bon, bon et satisfaisant)	48	49	50	52	53	57	58	58	61	60
	D (mauvais)	15	12	10	9	9	7	8	9	8	10
	E (très mauvais)	37	39	40	39	38	36	34	33	31	30
	Indice d'état médian	D	D	D	C	C	C	C	C	C	C

8. En 2021, 4 262 ponts du réseau municipal étaient sous la gestion du Ministère.

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

(mesure de départ : 58 % en 2018)

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

Explication du résultat obtenu en 2021-2022

La proportion de chaussées aéroportuaires asphaltées en bon état s'établissait à 65 % au 31 décembre 2021.

Lors de l'exercice de préparation du plan stratégique, il avait été anticipé que la réalisation des projets de réfection majeure de l'aire de mouvement à l'aéroport de Montmagny et de la piste 18-36 à l'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré, en 2020, permettrait d'excéder la cible pour l'année 2020-2021 et d'atteindre la cible pour l'année 2021-2022. Cependant, la mise à jour des projections basées sur les relevés visuels d'inspection réalisée en 2020 a démontré que les modèles de comportement de dégradation basés sur les données d'inspection antérieures étaient moins optimistes que les projections de 2016 ayant servi pour la détermination des cibles du Plan stratégique 2019-2023.

Au 31 mars 2022, les activités préparatoires à la réalisation de deux projets de chaussées aéroportuaires asphaltées prévus en 2022-2023 étaient terminées. La réalisation de ces projets de réfection majeure permettra d'atteindre la cible finale du Plan stratégique 2019-2023.

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

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

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	43 %	55 %	70 %	80 %
Résultat	43 % (cible atteinte)	65 % (cible atteinte)	76 % (cible atteinte)	



Explication du résultat obtenu en 2021-2022

Les projets de réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie et du chemin de fer Québec Central, propriétés du gouvernement du Québec, progressent bien. La proportion des voies ferrées fonctionnelles sous la responsabilité du Ministère était de 76 % au 31 mars 2022. Ce résultat permet d'atteindre la cible de 70 %.

Il s'explique par la réalisation des principaux travaux sur les tronçons suivants du chemin de fer de la Gaspésie :

- De Caplan à Port-Daniel-Gascons : au total, le Ministère doit intervenir sur 13 infrastructures majeures pour viser une mise en service de ce tronçon. Les travaux de construction d'une nouvelle structure ferroviaire à Caplan ont été terminés en juin 2021. Par ailleurs, des travaux de maintien d'actifs ont aussi été réalisés pour favoriser la reprise des activités ferroviaires.

L'avancement de la conception et les inspections additionnelles réalisées à l'été 2021 ont dévoilé des problèmes d'érosion et des dommages plus importants que prévu sur certaines structures, ce qui nécessite des travaux plus complexes. Malgré tous les efforts déployés, le Ministère prévoit un report de deux ans de la mise en service du tronçon entre Caplan et Port-Daniel-Gascons, portant celle-ci à 2024. Entre autres, un appel d'offres a été publié en février 2022 concernant la reconstruction du pont ferroviaire entre Caplan et Saint-Siméon. Les travaux seront entrepris dès l'été 2022.

- De Port-Daniel-Gascons à Gaspé : en 2022, le Ministère poursuit les travaux de maintien des actifs qu'il avait entrepris en 2020.

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

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

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

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

(mesure de départ : aucune)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	12 %	32 %	60 %	100 %
Résultat	8 % (cible non atteinte)	40 % (cible atteinte)	68 % (cible atteinte)	

Explication du résultat obtenu en 2021-2022

Dans le cadre de l'exercice de la programmation 2021-2022, le Ministère avait identifié 14 projets routiers qui permettent d'assurer la résilience et la pérennité du réseau routier québécois face aux enjeux liés à l'adaptation aux changements climatiques. Pour être retenus, les projets doivent répondre à deux critères, soit la présence d'un aléa naturel associé aux changements climatiques (inondation fluviale, submersion côtière, érosion fluviale et côtière, glissement de terrain d'origine naturelle, fonte du pergélisol ou avalanche) et une intervention dont l'objectif principal vise l'adaptation aux changements climatiques (ouvrages de stabilisation, ouvrages de protection, relocalisation ou reconfiguration d'une infrastructure).

En 2021-2022, 7 de ces projets routiers en adaptation aux changements climatiques ont été réalisés⁹, auxquels s'ajoutent les 10 projets terminés lors des deux premières années du Plan stratégique 2019-2023. Ainsi, un total de 17 projets ont été réalisés depuis le 1^{er} avril 2019. Cela représente un cumulatif de 68 %, soit un résultat supérieur à la cible fixée à 60 %.

ENJEU 2 : MOBILITÉ DURABLE

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

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

OBJECTIF 3 : POURSUIVRE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Contexte lié à l'objectif : Afin de réduire la dépendance du Québec aux énergies fossiles et de favoriser la transition vers une économie sobre en carbone, le gouvernement s'est engagé sur la voie de l'électrification des transports en s'appuyant sur des objectifs économiques et environnementaux. Des programmes et des mesures variés ont été mis de l'avant dans le Plan de mise en œuvre 2021-2026 du Plan pour une économie verte 2030, notamment des mesures visant l'électrification du parc de véhicules routiers légers et lourds.

La croissance du nombre de véhicules électriques dans le parc roulant québécois a été limitée au cours de l'année 2021-2022 par des problèmes de chaînes d'approvisionnement qui ont mené à une rareté des véhicules électriques disponibles pour la vente au Québec. Malgré cela, au 31 mars 2022, 137 321 véhicules électriques étaient en circulation sur les routes du Québec, soit une augmentation de 40 % par rapport à l'année précédente.

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



Le nombre de véhicules électriques légers, qu'ils soient entièrement électriques ou hybrides rechargeables, ne cesse d'augmenter dans toutes les régions du Québec. Parmi ceux-ci, la proportion des véhicules entièrement électriques est passée à 58 %, soit deux points de pourcentage de plus que l'an dernier.

Les véhicules lourds électriques, comme les camions et les autobus, sont aussi de plus en plus présents sur les routes du Québec. Leur nombre est passé à 338 en 2021-2022, soit une augmentation de 101 % par rapport aux 168 véhicules lourds de l'année précédente.

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

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

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	105 000	152 000	192 000	245 000
Résultat	110 640 (cible atteinte)	153 625 (cible atteinte)	202 498 (cible atteinte)	

Explication du résultat obtenu en 2021-2022

Entre le 1^{er} avril 2021 et le 31 mars 2022, les véhicules électriques ont permis d'éviter l'émission de 202 498 t éq. CO₂. La majeure partie des gaz à effet de serre évités est associée aux véhicules électriques légers avec 194 285 t éq. CO₂. Les véhicules lourds électriques ont quant à eux permis d'éviter l'émission de 8 213 t éq. CO₂.

Avec le Plan pour une économie verte 2030, le gouvernement poursuit son grand chantier d'électrification du secteur des transports. Différentes mesures sont déployées afin de concrétiser les engagements ambitieux du gouvernement, qui visent, en 2030, l'électrification de 65 % des autobus scolaires, de 55 % des autobus urbains et de 40 % des taxis, ainsi que l'atteinte de 1,5 million de véhicules légers électriques immatriculés au Québec¹⁰. Un comité interministériel, sous la responsabilité du Ministère, veille à la mise en œuvre proactive et cohérente des nombreuses interventions gouvernementales en matière d'électrification des transports.

Pour encourager l'électrification des transports et favoriser l'atteinte des cibles, le Ministère a continué de soutenir financièrement des activités de promotion et de sensibilisation, comme la création d'une chaîne YouTube diffusant des capsules sur les enjeux et les avancées en électrification des transports ainsi que la mise en place d'un service d'accompagnement spécialisé pour les nouveaux électromobilistes.

Pendant l'année 2021-2022, le Ministère a contribué à l'installation de 13 bornes de recharge rapide dans des villages-relais et des sites stratégiques ainsi que dans ses haltes routières et ses aires de service. Ces bornes s'intègrent au Circuit électrique, le réseau de bornes de recharge géré par Hydro-Québec, qui comptait 3 469 bornes au 31 mars 2022 (2 826 bornes de niveau 2 et 643 bornes de niveau 3).

10. Ces engagements ont été publiés dans le Plan pour une économie verte 2030 en novembre 2020.

Afin de soutenir financièrement les transporteurs scolaires dans l'électrification de leur parc, le Ministère a élaboré le Programme d'électrification du transport scolaire 2021-2024, qui a permis de financer 906 autobus électriques et 195 bornes de recharge en 2021-2022. Pour accélérer cette transition, le gouvernement a également modifié le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves, qui exige, depuis le 31 octobre 2021, que tout nouvel autobus scolaire soit entièrement mû à l'électricité.

Le Ministère appuie également la transition dans le secteur du transport de marchandises en ayant bonifié le programme Écocamionnage, qui propose différentes mesures permettant l'amélioration de l'efficacité énergétique ou l'utilisation d'énergies de remplacement. Afin d'encourager les retombées économiques locales, les modalités du programme prévoient notamment des aides financières bonifiées pour l'acquisition de technologies installées, assemblées ou fabriquées au Québec.

Indicateur 3.2 : Nombre de véhicules électriques dans le parc gouvernemental

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

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	1 000	1 350	1 700	2 000
Résultat	1 246 (cible atteinte)	1 478 (cible atteinte)	1 705 (cible atteinte)	

Explication du résultat obtenu en 2021-2022

Au 31 mars 2022, le parc automobile gouvernemental comptait 1 705 véhicules électriques ou hybrides rechargeables en circulation ou réservés pour les besoins saisonniers, soit 15,4 % de plus que le nombre recensé au 31 mars 2021.

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

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

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

À cet égard, le Ministère poursuit son soutien financier au moyen de divers programmes d'aide. Les autorités organisatrices de transport bénéficient de ce soutien et de l'accompagnement du Ministère dans la mise en place de grands projets stratégiques de transport collectif tels que les suivants :



- Le projet de tramway de Québec : à la suite d'une entente de principe survenue entre le gouvernement du Québec et la Ville de Québec sur la nouvelle portée du projet et les coûts, le lancement de l'appel de propositions a été autorisé en avril 2021. En juillet 2021, le gouvernement a appuyé la décision de la Ville de Québec de modifier sa stratégie d'approvisionnement afin de miser sur de meilleures conditions de marché. En septembre 2021, la Ville de Québec a lancé deux appels de qualification distincts pour la réalisation du projet : un premier pour des fournisseurs de matériel roulant et un second pour des entrepreneurs en infrastructures;
- Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, le centre d'attachement Nord-Ouest de la Société de transport de Montréal et le remplacement du système de contrôle des trains sur la ligne bleue : le Ministère a continué de suivre les activités de planification avec les partenaires concernés pour ces projets. La conjoncture ayant mené à une augmentation importante du coût du projet de la ligne bleue, le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal ont mis sur pied, en avril 2021, un groupe d'action visant à trouver des solutions d'optimisation pour limiter les coûts de réalisation du projet. À la lumière de ses conclusions, en mars 2022, le gouvernement du Québec a autorisé la poursuite de la planification du projet de prolongement de la ligne bleue et de l'élaboration du dossier d'affaires sur la base des modifications de la portée, du coût et de l'échéancier;
- Le service rapide par bus sur le boulevard Pie-IX, entre Montréal et Laval : dans le cadre du suivi de la phase de réalisation du projet avec les partenaires concernés, le Ministère a assuré la coordination entre les chantiers du lot de Laval du service rapide par bus et le chantier de réfection majeure du pont Pie-IX, ainsi que la coordination entre le service rapide par bus, dans le secteur de Montréal, et d'autres chantiers en cours;
- La construction d'un garage souterrain à la station de métro Côte-Vertu, à Montréal : le Ministère a assuré le suivi de la phase de réalisation du projet, dont la Société de transport de Montréal est la gestionnaire, afin de le livrer dans le respect des coûts autorisés. Sa mise en service est prévue pour ce printemps;
- Le projet structurant de transport collectif électrique entre l'ouest de Gatineau et le centre-ville d'Ottawa : le Ministère a continué de suivre les activités du volet étude de ce projet et a présenté une demande de financement au fédéral pour le volet planification du projet;
- Les mesures prioritaires sur le boulevard Guillaume-Couture, à Lévis : le gouvernement du Québec a approuvé le dossier d'affaires en mars 2022 et a autorisé la réalisation du projet au coût de 112,4 millions de dollars;
- Le Réseau express métropolitain de l'Est¹¹ : depuis l'annonce du projet, plusieurs adaptations ont été apportées en vue de répondre aux préoccupations qui ont été soulevées. C'est d'ailleurs pour cette raison que le gouvernement a mis sur pied un comité d'experts indépendants ayant pour mandat de travailler à l'établissement des principes directeurs quant à l'architecture et à l'intégration urbaine du projet. Ce comité a déposé son premier rapport en mars 2022;

11. Les informations relatives au projet du Réseau express métropolitain de l'Est présentent l'état d'avancement de ce projet au 31 mars 2022. Par conséquent, les actions énoncées ne tiennent pas compte de la reprise du projet par le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal, annoncée en mai 2022.

- Le Réseau express métropolitain en réalisation : le Ministère a poursuivi sa collaboration avec CDPQ Infra en vue de la mise en service du Réseau express métropolitain, dont les premiers départs sont prévus en 2022 sur le segment Rive-Sud, puis le reste du réseau sera mis progressivement en service en 2023-2024.

Une part de ces projets ont bénéficié des mesures prévues à la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure.

De plus, le Ministère soutient financièrement les sociétés de transport en commun ainsi que les organisations municipales afin qu'elles puissent doter leur territoire d'un service de transport répondant aux besoins des personnes handicapées.

Indicateur 4.1 : Achalandage du transport collectif

(mesure de départ : 644 millions de déplacements effectués en 2018¹²)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	s. o.	260 millions de déplacements	330 millions de déplacements	382 millions de déplacements
Résultat	s. o.	305,7 millions de déplacements (cible atteinte)	244,8 millions de déplacements (cible non atteinte)	

En janvier 2021, l'indicateur et ses cibles ont été modifiés pour les années 2020-2021, 2021-2022 et 2022-2023 en raison des répercussions de la pandémie de COVID-19 sur le nombre de déplacements en transport collectif. L'indicateur n'est plus présenté en pourcentage d'augmentation, mais plutôt en nombre de déplacements, et ce, pour en faciliter la compréhension.

Une nouvelle révision des cibles 2022-2023 a été effectuée en mars 2022 en raison de la continuité des répercussions de la pandémie.

Explication du résultat obtenu en 2021-2022

L'achalandage du transport collectif a atteint 244,8 millions de déplacements¹³ en 2021, soit une baisse de 19,9 % par rapport à celui observé en 2020. Les données de 2020 sont supérieures à celles de 2021 puisque l'achalandage du transport collectif n'a diminué qu'à compter de la mi-mars 2020, lors du début de la pandémie.

La cible 2021-2022 n'a pas été atteinte dans le contexte marqué par la poursuite de la pandémie. Au début 2021, plusieurs mesures de confinement et de limitation des déplacements étaient en place, ce qui a entraîné une diminution considérable de l'achalandage. Ensuite, les déplacements ont repris graduellement à la suite de la campagne de vaccination de la population et de certains assouplissements des mesures sanitaires.

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

13. Il s'agit d'une donnée préliminaire en date du 25 mai 2022.



Le secteur des trains de Montréal a été particulièrement touché, car il est utilisé surtout par des employées et employés dont la manière de se déplacer au travail a été profondément modifiée par l'avènement du télétravail. Certains, parmi ces travailleuses et travailleurs, ont délaissé le transport collectif au profit de leur automobile.

Achalandage du transport collectif (millions de déplacements)

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
597,5	604,9	605,4	598,8	604,2	619,2	643,9	649,7	305,7 ^a	244,8 ^b

a. Donnée révisée en date du 25 mai 2022.

b. Donnée préliminaire en date du 25 mai 2022.

Depuis le début de la pandémie, l'achalandage du transport collectif a connu une baisse importante sur l'ensemble du territoire de la province. Le Ministère a entrepris plusieurs mesures afin de garantir la continuité des services de transport collectif à la population et ainsi de contribuer à la relance économique du Québec :

- en vigueur du 1^{er} avril 2020 au 31 décembre 2023, le Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes dispose d'un budget de 1 381,8 millions de dollars et vise à soutenir les organismes de transport collectif qui ont connu une détérioration de leur situation financière à cause de la pandémie;
- en vigueur du 1^{er} avril 2021 au 31 mars 2022, le Programme d'aide à la relance du transport interurbain par autobus était doté d'un budget de 20 millions de dollars et avait comme objectif général d'assurer la relance de ces services de manière à garantir la mobilité interrégionale post-COVID-19 de la population et, ainsi, à contribuer à la reprise économique du Québec.

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

(mesure de départ : 8 941 507 déplacements en 2017¹⁴)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	s. o.	9,0 millions de déplacements	4,5 millions de déplacements	4,4 millions de déplacements
Résultat	s. o.	9,4 millions de déplacements (cible atteinte)	5,3 millions de déplacements (cible atteinte)	

14. La donnée de 2017 a été révisée à 8 941 507 déplacements en date du 3 mai 2022.

En janvier 2021, l'indicateur et ses cibles ont été modifiés pour les années 2020-2021, 2021-2022 et 2022-2023 en raison des répercussions de la pandémie de COVID-19 sur le nombre de déplacements des personnes admises en transport adapté. L'indicateur n'est plus présenté en pourcentage d'augmentation, mais plutôt en nombre, et ce, pour en faciliter la compréhension.

Une nouvelle révision des cibles 2022-2023 a été effectuée en mars 2022 en raison de la continuité des répercussions de la pandémie.

Explication du résultat obtenu en 2021-2022

La donnée disponible est celle de 2020¹⁵. Ainsi, le nombre de déplacements des personnes admises en transport adapté est estimé à 5 343 329, ce qui représente une baisse de 43 % par rapport aux données obtenues l'année précédente. La pandémie a entraîné des changements dans les habitudes d'utilisation des divers services de transport, y compris le transport adapté.

Déplacements des personnes admises en transport adapté

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 ^a	2018 ^a	2019 ^a	2020 ^b
7 397 000	7 657 640	7 878 202	8 208 115	8 435 437	8 728 612	8 941 507	9 143 394	9 396 441	5 343 329

a. Donnée révisée en date du 3 mai 2022.

b. Donnée préliminaire en date du 3 mai 2022.

OBJECTIF 5 : ASSURER LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

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

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

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

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	≥ 1 %	≥ 3 %	≥ 5 %	≥ 7 %
Résultat	3,2 % (cible atteinte)	9,8 % (cible atteinte)	13,4 % (cible atteinte)	

15. La donnée de 2021 sera disponible dans le prochain rapport annuel de gestion.



Explication du résultat obtenu en 2021-2022

La moyenne triennale des accidents mortels et graves pour la période 2019-2020-2021 a diminué de 13,4 %, avec 1 354 accidents, comparativement à 1 564 pour la période de référence 2016-2017-2018. Le nombre de véhicules en circulation sur l'ensemble du réseau routier québécois et de titulaires de permis de conduire est en hausse pour l'année 2021.

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Moyenne triennale se terminant l'année indiquée	2 137	1 956	1 794	1 677	1 602	1 603	1 564	1 514	1 411	1 354
Véhicules en circulation	6 082 303	6 191 286	6 240 266	6 310 810	6 416 349	6 552 488	6 608 276	6 697 819	6 834 681	6 995 085
Titulaires de permis de conduire	5 194 760	5 241 846	5 283 950	5 330 564	5 375 648	5 414 479	5 473 342	5 528 681	5 546 433	5 655 647

En 2021, le nombre d'accidents mortels et graves a connu une hausse par rapport à 2020. En effet, il y a eu 321 accidents mortels et 1 031 accidents graves en 2021, ce qui représente des hausses de 5 accidents mortels et de 49 accidents graves par rapport à 2020. Malgré ces hausses, la moyenne triennale de 2019-2020-2021, c'est-à-dire 1 354 accidents, a diminué de 57 accidents par rapport à la précédente de 2018-2019-2020, c'est-à-dire 1 411 accidents. De ce fait, le pourcentage de diminution de la moyenne triennale de 2019-2020-2021 par rapport à celle de l'année de référence 2016-2017-2018, c'est-à-dire 13,4 %, est plus élevé que celui obtenu lors de la reddition de comptes précédente, c'est-à-dire 9,8 %.

L'indicateur est basé sur des moyennes triennales pour refléter la tendance et non les variations annuelles. Dans ce contexte, la cible de 5 % est largement atteinte en 2021.

À l'égard de la sécurité routière, le Ministère a notamment procédé à la correction de neuf sites à potentiel d'amélioration¹⁶. Un site à potentiel d'amélioration est désigné comme étant un endroit ponctuel du réseau où est relevée une concentration d'accidents qui peuvent être attribuables au comportement des conductrices et conducteurs, à des déficiences de l'infrastructure routière ou à des défauts mécaniques des véhicules. En ce qui a trait aux déficiences de l'infrastructure, plusieurs interventions peuvent être effectuées afin de réduire de manière considérable le nombre d'accidents sur les routes du Ministère. Parmi les travaux exécutés à la suite d'études de sécurité réalisées par le Ministère se trouvent notamment les projets suivants :

- l'installation d'une glissière de sécurité sur l'autoroute 50, de la fin de l'autoroute à quatre voies jusqu'à la courbe de l'échangeur Doherty, à Gatineau, dans l'Outaouais;

16. La liste des sites à potentiel d'amélioration en sécurité routière 2020-2021 est disponible sur le site Web du Ministère : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/Documents/Liste-Sites-Potentiel-Amelioration-2020-2021.pdf>.

- le réaménagement géométrique de l'intersection de la route 112 et des chemins Saxby Nord et Saxby Sud, à Shefford, en Estrie;
- le réaménagement géométrique de l'intersection de la route 116 et de la rue Hébert, à Plessisville, dans le Centre-du-Québec. Des feux de circulation ont été installés;
- l'ajout d'une voie de circulation en direction est au chemin Olivier, entre la route Lagueux et les bretelles de l'autoroute 20 en direction ouest, à Lévis, dans Chaudière-Appalaches.

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

OBJECTIF 6 : DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ DU RÉSEAU

Contexte lié à l'objectif : Les mesures prévues dans le Plan d'action 2018-2023 de la Politique de mobilité durable – 2030 favorise une utilisation complémentaire et intégrée des différents modes de transport. Cette intégration permet l'amélioration de l'efficacité des chaînes logistiques, qui est essentielle à la compétitivité des entreprises dans une économie ouverte telle que celle du Québec.

Afin d'appuyer l'industrie du transport maritime, le Ministère a annoncé, dans le cadre d'Avantage Saint-Laurent, son nouveau programme d'investissement en infrastructures maritimes de 100 millions de dollars. Le Ministère s'est également engagé pour 22,5 millions de dollars avec l'Administration portuaire de Trois-Rivières pour la construction d'un nouveau terminal multifonctionnel. Toujours dans le cadre de la mise en œuvre d'Avantage Saint-Laurent, le Ministère a approuvé, par décret, le versement d'une aide financière de 10,8 millions de dollars à l'Administration portuaire de Québec pour la réalisation de 14 projets de mise à niveau d'infrastructures nécessaires aux activités portuaires. Finalement, afin d'améliorer la compétitivité du transport maritime et de réduire ses impacts environnementaux, le Ministère s'est engagé à verser 3,7 millions de dollars à l'Institut nordique de recherche en environnement et en santé au travail pour la mise en œuvre du projet Enviro-Actions dans les zones portuaires de Saguenay et de Sept-Îles.

Dans le but d'appuyer l'industrie du transport ferroviaire, le Ministère s'est engagé financièrement pour la réalisation de deux projets soumis au volet 2, Intégration modale, du Programme de soutien aux infrastructures de transport ferroviaire et à l'intégration modale. Le premier engagement accordé à Bell-Gaz ltée, au montant de 63 710 dollars, vise l'installation d'une unité de déchargement mobile de propane pour wagons. Le second engagement, au montant de 254 054 dollars et accordé à Services Nolitrex inc., vise la réhabilitation d'une infrastructure de transbordement camion-rail et d'un embranchement ferroviaire ainsi que l'acquisition d'équipements mobiles de transbordement ferroviaire.

Toujours en matière de transport ferroviaire, le 16 septembre 2021, le ministère des Transports, le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, la Ville de Sherbrooke et la Municipalité régionale de comté de Brome-Missisquoi signaient l'Entente sectorielle de développement du corridor ferroviaire Estrie-Montérégie. Par cette entente, la réalisation d'une étude de faisabilité exhaustive permettra, entre autres, d'analyser l'état du corridor ferroviaire et de déterminer les travaux requis aux fins des usages souhaités. Puisque la Ville de Sherbrooke a été désignée comme fiduciaire de l'Entente, le Ministère lui versera une aide financière de 450 000 dollars, répartie sur deux années financières, pour la réalisation de l'étude.

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

(mesure de départ : 181 644 milliers de tonnes en 2018¹⁷)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	s. o.	170 000	175 000	185 000
Résultat	s. o.	182 276 ^a (cible atteinte)	184 292 ^b (cible atteinte)	

- a. Dans le *Rapport annuel de gestion 2020-2021*, la valeur des marchandises transbordées pour l'année 2020 a été estimée à 181 523 milliers de tonnes. Cette valeur a été révisée à 182 276 milliers de tonnes.
- b. Puisque les données probantes ne sont pas disponibles pour l'année 2021, la valeur présentée est une estimation. Elle sera révisée dans le prochain rapport annuel de gestion.

En janvier 2021, l'indicateur et ses cibles ont été modifiés en raison des répercussions de la pandémie de COVID-19 sur le nombre de tonnages de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec. L'indicateur n'est plus présenté en pourcentage d'augmentation, mais plutôt en nombre, et ce, pour en faciliter la compréhension.

Explication du résultat obtenu en 2021-2022

En 2021, les tonnages des marchandises transbordées sont estimés à 184 292 milliers de tonnes. Il s'agit d'une augmentation de 1 % par rapport aux 182 276 milliers de tonnes observées en 2020. Cette hausse s'explique notamment par l'augmentation des importations de 11 % en 2021 par rapport à 2020, en particulier pour les camions de poids léger, les fourgonnettes et les véhicules utilitaires sport (+30 %) et les produits pharmaceutiques et médicaux (+25 %)¹⁸. Le tonnage des marchandises par voie maritime a connu une croissance entre 2020 et 2021 (2 %), qui est attribuable, d'une part, à l'augmentation des marchandises classées « général » transbordées à hauteur de 37 % et, d'autre part, à la baisse du transbordement du vrac liquide chargé dans les 5 ports des autorités portuaires canadiennes (-11 %) entre 2020 et 2021.

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

Contexte lié à l'objectif : Le Ministère fait preuve de proactivité et d'innovation en étant l'un des premiers ministères au Canada à s'engager dans une démarche visant à éviter, à réduire et à compenser les émissions de gaz à effet de serre produites par ses activités. La reconstruction de l'échangeur Turcot, premier chantier du Ministère réalisé avec une approche visant la carboneutralité au Québec, aura inspiré, en 2019, une approche ministérielle pour la gestion du carbone lié aux projets routiers de 100 millions de dollars et plus. L'approche de carboneutralité est appliquée aux nouveaux projets inscrits au Plan québécois des infrastructures qui sont à l'étape de la réalisation.

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

18. INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2022), Augmentation de 3,0 % des exportations internationales de marchandises du Québec en 2021, [En ligne], <https://statistique.quebec.ca/fr/communiqu%C3%A9/augmentation-3-virgule-0-percent-exportations-internationales-marchandises-quebec-2021>.

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

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

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	25 %	50 %	40 %	50 %
Résultat	0 % (cible non atteinte)	100 % (cible atteinte)	55 % (cible atteinte)	

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

La charge de travail des équipes de même que les délais pour la mise en chantier d'une vingtaine de projets routiers de plus de 100 millions de dollars, dont neuf nouveaux projets, nécessitent des adaptations pour l'application de l'approche menant à la carboneutralité. Ainsi, l'application de l'approche sur la gestion du carbone se fait graduellement, ce qui permet, grâce aux apprentissages et au développement des connaissances, une mise à jour et une amélioration en continu des façons de faire. Le Ministère vise à atteindre ces nouvelles cibles en adoptant une approche progressive qui consiste à effectuer une évaluation sommaire des gaz à effet de serre qui seront émis pendant les travaux et à prévoir un budget pour leur séquestration.

Explication du résultat obtenu en 2021-2022

En 2021-2022, 11 projets de 100 millions de dollars ont passé à l'étape de la réalisation au Plan québécois des infrastructures 2022-2032. De ces 11 projets, l'approche de carboneutralité est appliquée aux 6 projets suivants, ce qui permet d'obtenir un résultat de 55 % :

- la réfection de la dalle sur le pont Laviolette entre Trois-Rivières et Bécancour;
- la construction de l'échangeur des autoroutes 440 et 15, bretelle aérienne à Laval;
- la construction et la réfection de l'autoroute 25 entre Saint-Esprit et Sainte-Julienne;
- l'élargissement de la route 117 entre Labelle et Rivière-Rouge;
- l'aménagement d'une voie réservée sur l'autoroute 15 en direction nord, entre Boisbriand et Mirabel;
- l'aménagement d'une voie réservée sur l'autoroute 20 en direction est, entre Belœil et Sainte-Julie.



ENJEU 3 : PERFORMANCE ORGANISATIONNELLE

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

Le déploiement d'une culture d'amélioration continue, d'innovation et de gestion axée sur les résultats s'est poursuivi en 2021-2022. Les travaux visant l'amélioration du service à la clientèle ont continué. De plus, la collaboration entre les partenaires et les campagnes d'information lors de la survenue d'événements spécifiques (travaux, mobilité hivernale) ont permis d'être efficaces. Enfin, des processus concernant la sécurité dans les transports ont été renforcés.

OBJECTIF 8 : ASSURER UNE GESTION RIGOUREUSE DES PROJETS ROUTIERS

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

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

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

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	≥ 90 %	≥ 90 %	≥ 90 %	≥ 90 %
Résultat	96,7 % (cible atteinte)	90,8 % (cible atteinte)	90,1 % (cible atteinte)	

Explication du résultat obtenu en 2021-2022

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

Le Ministère a dépensé 90,1 % du montant des investissements prévu à la programmation initiale. La tendance à la baisse du résultat s'explique notamment par :

- la problématique d'approvisionnement des matériaux;
- la pénurie de main-d'œuvre dans le domaine de la construction.

Le Ministère continue à mettre en place différentes initiatives visant à améliorer sa performance, notamment :

- l'application rigoureuse des orientations en matière de gestion de projets routiers;
- un nombre considérable de projets avec contrats signés ou prêts à l'être en début d'année financière.

Par ailleurs, en 2021-2022, le Ministère a renforcé son processus intégré de planification et son cadre de gouvernance.



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

Contexte lié à l'objectif : Le Ministère figure parmi les plus importants donneurs d'ouvrage de l'appareil gouvernemental. Il accorde 2 400 contrats en moyenne par année pour la construction d'infrastructures de transport sécuritaires et leur entretien. Pour qu'une administration rigoureuse des fonds publics soit assurée, la gestion contractuelle doit être efficace et efficiente.

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

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

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

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

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	≤ 100 %	≤ 100 %	≤ 100 %	≤ 100 %
Résultat	98,2 % (cible atteinte)	99,6 % (cible atteinte)	99,8 % (cible atteinte)	

Explication du résultat obtenu en 2021-2022

La valeur définitive des contrats terminés de construction et de services professionnels relatifs aux infrastructures de transport représente 99,8 % de la valeur de ces contrats à leur signature¹⁹. Le Ministère a donc atteint la cible fixée.

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

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

En vue d'offrir un service de qualité aux municipalités, le Ministère s'engage à réduire le délai de traitement des demandes d'aide financière²⁰ complètes pour les deux volets suivants du programme :

- Redressement;
- Accélération.

19. À partir de 2021-2022, pour les contrats à exécution sur demande à plusieurs prestataires de services en vigueur au 31 mars 2022, les montants des demandes d'exécution terminées sont considérés dans le calcul.

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



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

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

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	60 jours	75 jours	60 jours	50 jours
Résultat	Non disponible (cible non atteinte)	48 jours ^a (cible atteinte)	38 jours (cible atteinte)	

a. Une révision du résultat de 2020-2021 a été effectuée afin de présenter le délai moyen de traitement des demandes d'aide financière complètes en jours ouvrables plutôt qu'en jours calendaires.

En janvier 2021, les cibles de l'indicateur du délai moyen de traitement des demandes d'aide financière complètes ont été modifiées à partir de 2020-2021 en raison des répercussions de la pandémie de COVID-19 et de la relance économique. En effet, pour des fins de relance économique, le gouvernement a accordé des investissements additionnels de 100 millions de dollars pour 2020-2021 aux volets Redressement et Accélération du Programme d'aide à la voirie locale, portant le budget du programme à 330 millions de dollars. Ces mêmes volets du Programme d'aide à la voirie locale ont bénéficié d'un budget de 150 millions de dollars en 2021-2022. Ces hausses budgétaires sont importantes comparativement au montant de 70 millions de dollars historiquement accordé par année.

Explication du résultat obtenu en 2021-2022

En 2021-2022, la cible révisée a été atteinte avec un délai moyen de 38 jours ouvrables pour le traitement des demandes d'aide financière complètes des volets Redressement et Accélération du Programme d'aide à la voirie locale. Ainsi, le délai de traitement des demandes d'aide financière a été réduit de 10 jours ouvrables depuis 2020-2021.

Des améliorations ont été apportées afin de réduire ce délai pour les volets Redressement et Accélération, notamment :

- l'introduction de la prestation électronique de services, en mars 2021, pour le dépôt et le suivi des demandes d'aide financière, ce qui a contribué à réduire le nombre de demandes incomplètes;
- l'offre d'un service-conseil d'accompagnement, tout au long de l'année, aux municipalités afin de les aider à déposer des demandes complètes et admissibles. Ainsi, une ligne téléphonique spécifique à la voirie locale a été introduite. Elle permet de centraliser les appels auprès d'une équipe de préposées et de préposés aux renseignements et de limiter, durant la période d'appel de projets, la sollicitation des analystes pour des questions relatives, par exemple, aux modalités d'application du programme;
- la réalisation des appels de projets à partir de 2021-2022, ce qui a permis de traiter en lot les demandes d'aide financière. Antérieurement, les demandes étaient traitées par ordre de réception;
- l'optimisation des processus de gestion des aides financières.



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

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

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

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

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

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

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	70 %	72 %	75 %	80 %
Résultat	91 % (cible atteinte)	92 % (cible atteinte)	95 % (cible atteinte)	

Explication du résultat obtenu en 2021-2022

Les résultats d'un sondage ont démontré que 95 % des personnes répondantes²¹ ont déclaré être satisfaites de leur expérience de demande de permis spécial de circulation en 2021-2022. Le Ministère maintient un taux de satisfaction supérieur à celui de l'année précédente, qui était de 92 %, et atteint sa cible pour une troisième année consécutive.

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



2.2 Déclaration de services aux citoyennes et aux citoyens

Date d'entrée en vigueur de la Déclaration de services aux citoyennes et aux citoyens : 28 octobre 2021

La Déclaration de services aux citoyennes et aux citoyens révisée présente de nouveaux engagements à l'égard du délai de traitement des demandes dans le cadre du Programme d'aide à la voirie locale et des permis spéciaux de circulation, en cohérence avec le Plan stratégique 2019-2023.

Résultats relatifs aux engagements portant sur la qualité des services

Dans la Déclaration de services aux citoyennes et aux citoyens, le Ministère s'est engagé à :

- assurer l'accessibilité des services, des renseignements et des documents en prenant en considération les besoins particuliers des demandeuses et des demandeurs;
- offrir un service fiable dans le respect des délais;
- répondre avec respect;
- traiter les demandes avec professionnalisme et équité tout en assurant la confidentialité des renseignements personnels;
- simplifier les démarches pour l'obtention d'un service.

Résultats relatifs aux engagements portant sur les normes de service

En 2021-2022, sept engagements portant sur les normes de service sur huit ont été respectés.

Sommaire des résultats des engagements de la Déclaration de services aux citoyennes et aux citoyens

Québec 511

ENGAGEMENT	CIBLE	2020-2021		2021-2022	
		NOMBRE DE DEMANDES	RÉSULTAT	NOMBRE DE DEMANDES	RÉSULTAT
Assurer la prise de votre appel téléphonique au service Québec 511 par une préposée ou un préposé dans un délai maximal de trois minutes	Pour 90 % des appels	33 671	87 %	42 208	94 % (cible atteinte)
Assurer une réponse à votre demande écrite de renseignements par une préposée ou un préposé dans un délai maximal de 10 jours ouvrables	Pour 90 % des demandes	765	95 %	594	93 % (cible atteinte)
Mettre à jour les informations diffusées sur les plates-formes de Québec 511 dans un délai maximal de 20 minutes à la suite de la validation d'un événement ayant des répercussions sur la circulation sur le réseau routier sous la responsabilité du Ministère	Pour 90 % des informations	14 272	98 %	12 999	99 % (cible atteinte)
Mesurer votre satisfaction à l'égard du service Québec 511	90 % de satisfaction	–	94 %	–	93 % (cible atteinte)

Explication des résultats obtenus

Assurer la prise d'appels téléphoniques au service Québec 511 par une préposée ou un préposé :

Québec 511²² a répondu à 42 208 appels en 2021-2022. Le contexte pandémique a eu des répercussions importantes entraînant une diminution des appels en 2020-2021, alors qu'une reprise d'achalandage au centre d'appels est constatée pour 2021-2022, voire un retour vers la normale. En dépit de l'augmentation du nombre d'appels, le taux d'appels pris dans un délai maximal de trois minutes est supérieur de quatre points de pourcentage à la cible fixée. À cet effet, des efforts en amélioration continue se sont poursuivis à Québec 511.

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



L'implantation d'un processus rigoureux d'assurance qualité vise à rehausser la qualité des services pour les citoyennes et les citoyens et un meilleur accompagnement du personnel dans le développement des compétences. Ce processus a possiblement eu une influence positive sur le temps de prise des appels.

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

le Ministère a respecté son engagement en présentant un résultat de 93 % pour le taux de réponses transmises aux citoyennes et aux citoyens dans un délai de 10 jours ouvrables et moins.

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

Mesurer la satisfaction à l'égard du service Québec 511 : afin de connaître la satisfaction des usagères et usagers du service Québec 511²³, le Ministère a sondé la population sur une période de quatre semaines en février et en mars 2022. Le taux global de satisfaction des usagères et usagers de Québec 511 est de 93 %. Ce résultat est sensiblement le même que celui observé en 2020-2021. L'ensemble des services de Québec 511 conserve un taux de satisfaction élevé des usagères et usagers.

Les informations relatives aux conditions routières hivernales demeurent celles qui sont jugées les plus utiles, par 80 % des utilisatrices et utilisateurs, suivies principalement par celles qui concernent les travaux routiers (68 %), les événements en cours sur le réseau (53 %) et les caméras de circulation (31 %).

Voici quelques autres constats tirés du sondage :

- le taux de satisfaction à l'endroit de l'application mobile de Québec 511 se maintient avec un taux de 94 %, et une forte majorité des usagères et usagers (86 %) se montrent satisfaits de la clarté des informations présentées;
- la quasi-totalité (98 %) des usagères et des usagers qui ont parlé avec une préposée ou un préposé du service téléphonique de Québec 511 ont été satisfaits des services obtenus;
- parmi les utilisatrices et utilisateurs sondés qui consultent Québec 511 pour les conditions routières hivernales, ceux qui habitent les régions administratives du Saguenay-Lac-Saint-Jean (100 %), du Bas-Saint-Laurent (98 %) et de Chaudière-Appalaches (92 %) sont les plus nombreux à le faire;
- la plupart des usagères et usagers consultent le service quelques heures avant un déplacement (42 %) ou tout juste avant de prendre la route (34 %);
- plus de la moitié des utilisatrices et utilisateurs du service téléphonique disent avoir parlé à une préposée ou un préposé aux renseignements pour signaler un incident ou un accident sur le réseau routier (55 %) ou encore pour s'informer des conditions routières hivernales, des travaux routiers ou des événements en cours (46 %).

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

Permis spéciaux de circulation

ENGAGEMENT	CIBLE	RÉSULTAT 2020-2021	RÉSULTAT 2021-2022
Mesurer votre satisfaction à l'égard du service de permis spéciaux de circulation	80 % de satisfaction ^a	92 %	95 % (cible atteinte)

a. Elle correspond à la cible finale de l'indicateur 11.1 du Plan stratégique 2019-2023.

Explication des résultats obtenus

Voir l'indicateur 11.1 Taux de satisfaction des demandeurs de permis spéciaux de circulation, dans la section 2.1 Plan stratégique du présent rapport.

Aides financières – Programme d'aide à la voirie locale

ENGAGEMENT	CIBLE	2020-2021		2021-2022	
		NOMBRE DE DEMANDES	RÉSULTAT	NOMBRE DE DEMANDES	RÉSULTAT
Traiter dans les délais ciblés les demandes déposées dans le cadre des appels de projets des volets Redressement et Accélération du Programme d'aide à la voirie locale	Délai moyen de 60 jours ouvrables en 2021-2022	396	48 jours	294	38 jours (cible atteinte)

Explication des résultats obtenus

Voir l'indicateur 10.1 Délai moyen de traitement des demandes d'aide financière complètes dans la section 2.1 Plan stratégique du présent rapport.



Réclamations pour dommages

ENGAGEMENT	CIBLE	2020-2021		2021-2022	
		NOMBRE DE DEMANDES	RÉSULTAT	NOMBRE DE DEMANDES	RÉSULTAT
Répondre à votre demande de réclamation pour dommages dans un délai maximal de 60 jours ouvrables	Pour 90 % des demandes	1 635	85 %	1 482	84 % (cible non atteinte)

Explication des résultats obtenus

Au cours de l'année financière 2021-2022, le Ministère a traité 1 482 demandes de réclamation pour dommages. En 2021-2022, 84 % des demandes ont été traitées dans un délai maximal de 60 jours ouvrables, soit un point de pourcentage de moins comparativement à 2020-2021. Des travaux sont en cours afin d'optimiser le processus et d'améliorer le délai de traitement des demandes.

Suivi des plaintes

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

ENGAGEMENT	CIBLE	2020-2021		2021-2022	
		NOMBRE DE DEMANDES TRAITÉES	RÉSULTAT	NOMBRE DE DEMANDES TRAITÉES	RÉSULTAT
Répondre à votre plainte dans un délai de 20 jours ouvrables	Pour 90 % des plaintes	4 606	95 %	4 104	92 % (cible atteinte)

Au cours de l'exercice 2021-2022, le Ministère a traité 4 104 plaintes. Le délai de traitement maximal, fixé à 20 jours ouvrables, a été respecté dans 92 % des dossiers de plaintes.

Plaintes reçues

Le nombre de plaintes reçues au Ministère a diminué de 11 %, passant de 4 651 en 2020-2021 à 4 160 en 2021-2022. Sur les 4 160 plaintes reçues en 2021-2022, 1 508 plaintes étaient fondées, soit 36 %.

Les plaintes relatives à la chaussée et aux travaux routiers sont celles qui ont généré le plus grand volume en 2021-2022, et ce, malgré une baisse respective de 29 % et de 2 % comparativement à l'année 2020-2021.

3. LES RESSOURCES UTILISÉES

3.1 Utilisation des ressources humaines

Répartition de l'effectif par secteur d'activité

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

SECTEUR D'ACTIVITÉ	2021-2022	2020-2021	ÉCART	VARIATION
Sous-ministériat à la performance organisationnelle	307	372	-65	-17,5 %
Sous-ministériat à l'électrification des transports, à la sécurité et à la mobilité	193	188	5	2,7 %
Sous-ministériat à l'expertise contractuelle et immobilière	338	321	17	5,3 %
Sous-ministériat à l'ingénierie et aux infrastructures	618	567	51	9,0 %
Sous-ministériat aux grands projets routiers et à la région métropolitaine de Montréal	1 156	1 075	81	7,5 %
Sous-ministériat aux projets stratégiques de transport collectif et ferroviaire	47	49	-2	-4,1 %
Sous-ministériat aux services à la gestion	696	618	78	12,6 %
Sous-ministériat aux services gouvernementaux aérien, aéroportuaire et de l'équipement roulant ^a	730	696	34	4,9 %
Sous-ministériat aux territoires	3 684	3 547	137	3,9 %
Bureau du sous-ministre	58	58	–	0,0 %
TOTAL	7 827	7 491	336	4,5 %

a. Cette donnée comprend la Direction générale du service aérien gouvernemental et la Direction générale du Centre de gestion de l'équipement roulant. L'effectif de la Direction générale du Centre de gestion de l'équipement roulant est passé de 376 en 2020-2021 à 381 en 2021-2022, soit une augmentation de 1,3 %.

L'augmentation de l'effectif moyen s'explique notamment par l'octroi d'effectifs additionnels par le Conseil du trésor qui sont principalement des postes d'ingénieures ou ingénieurs et de professionnelles ou professionnels.

Effectif moyen par région administrative

RÉGION ADMINISTRATIVE	2021-2022			2020-2021			VARIATION
	RÉGULIER	OCCASIONNEL ^a	TOTAL	RÉGULIER	OCCASIONNEL ^a	TOTAL	
Bas-Saint-Laurent	323	97	420	316	92	408	2,9 %
Saguenay-Lac-Saint-Jean	259	51	310	243	51	294	5,4 %
Capitale-Nationale	2 266	213	2 479	2 214	165	2 379	4,2 %
Mauricie	228	54	282	214	48	262	7,6 %
Estrie	221	84	305	213	71	284	7,4 %
Montréal	922	139	1 061	856	134	990	7,2 %
Outaouais	213	48	261	210	43	253	3,2 %
Abitibi-Témiscamingue	241	85	326	248	75	323	0,9 %
Côte-Nord	235	57	292	231	54	285	2,5 %
Nord-du-Québec	25	16	41	33	11	44	-6,8 %
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	147	78	225	139	67	206	9,2 %
Chaudière-Appalaches	293	96	389	292	90	382	1,8 %
Laval	165	28	193	158	27	185	4,3 %
Lanaudière	94	36	130	95	32	127	2,4 %
Laurentides	274	44	318	259	37	296	7,4 %
Montérégie	552	113	665	551	98	649	2,5 %
Centre-du-Québec	89	41	130	84	40	124	4,8 %
TOTAL	6 547	1 280	7 827	6 356	1 135	7 491	4,5 %

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

Effectif moyen par catégorie d'emploi

CATÉGORIE D'EMPLOI	2021-2022			2020-2021			VARIATION
	RÉGULIER	OCCASIONNEL ^a	TOTAL	RÉGULIER	OCCASIONNEL ^a	TOTAL	
Personnel d'encadrement	394	–	394	371	–	371	6,2 %
Professionnelles et professionnels	1 427	66	1 493	1 314	43	1 357	10,0 %
Ingénieures et ingénieurs	1 137	23	1 160	1 061	13	1 074	8,0 %
Techniciennes et techniciens des travaux publics ^b	957	32	989	974	21	995	-0,6 %
Personnel de soutien et technique	1 372	197	1 569	1 349	168	1 517	3,4 %
Ouvrières et ouvriers	1 260	962	2 222	1 287	890	2 177	2,1 %
TOTAL	6 547	1 280	7 827	6 356	1 135	7 491	4,5 %

- a. Cette donnée correspond au nombre moyen de personnes ayant occupé un emploi occasionnel au cours de l'année, à l'exception des étudiantes et étudiants et des stagiaires.
- b. En plus des difficultés d'attraction liées au corps d'emploi des techniciennes et techniciens des travaux publics, l'abolition des processus de qualification depuis le déploiement de la refonte de la dotation (21 février 2022) a des répercussions sur le nombre de personnes qualifiées.

Formation et perfectionnement du personnel

Le Ministère a toujours à cœur de favoriser le développement des compétences de son personnel. L'offre formative permet ainsi aux employées et aux employés d'acquérir ou d'améliorer des connaissances, des habiletés ou des aptitudes liées à la maîtrise d'une ou de plusieurs compétences reconnues et nécessaires à l'exercice de leur emploi.

Au cours de l'année civile 2021, le Ministère a investi 1,6 % de sa masse salariale dans la formation et le perfectionnement de son personnel. Il dépasse ainsi la cible de 1 % établie par la Loi favorisant le développement et la reconnaissance des compétences de la main-d'œuvre.

Durant la pandémie, la majorité des activités de formation ont été adaptées pour être offertes à distance aux employées et aux employés. Par ailleurs, l'augmentation substantielle du champ d'activité « Améliorer les capacités de communication orale et écrite » s'explique notamment par une offre de formation massive sous les thèmes de l'approche client et de la rédaction stratégique.

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

CHAMP D'ACTIVITÉ	2021-2022	2020-2021
Favoriser le perfectionnement des compétences	6 739 192 \$	5 413 825 \$
Soutenir l'acquisition des habiletés de gestion	376 265 \$	212 324 \$
Acquérir de nouvelles connaissances technologiques	699 008 \$	719 990 \$
Favoriser l'intégration du personnel et le cheminement de carrière	371 752 \$	231 190 \$
Améliorer les capacités de communication orale et écrite	267 316 \$ ^c	52 524 \$

- a. La reddition de comptes a été effectuée par année financière.
- b. Les dépenses de formation excluent celles associées aux administratrices et administrateurs d'État, au personnel de la Direction générale des communications, au personnel de la Direction des affaires juridiques, aux étudiantes et étudiants et aux stagiaires.
- c. Les activités de formation *Les meilleures pratiques en approche client* et *Rédiger pour convaincre : principes de rédaction stratégique* ont été proposées au personnel afin de répondre à ses besoins et d'uniformiser les pratiques au sein du Ministère.

Évolution des dépenses en formation^{a, b}

RÉPARTITION DES DÉPENSES EN FORMATION	2021-2022	2020-2021
Proportion de la masse salariale	1,6 %	1,5 %
Nombre moyen de jours de formation par personne	–	–
Cadre	0,9	0,8
Professionnelle ou professionnel ^c	1,4	1,5
Fonctionnaire ^d	1,5	1,2
Total ^e	1,4	1,3
Somme allouée par personne ^f	1 080 \$	885 \$

- a. La reddition de comptes a été effectuée par année financière, sauf dans le cas de la proportion de la masse salariale, qui a été calculée par année civile.
- b. Les dépenses de formation excluent celles associées aux administratrices et administrateurs d'État, au personnel de la Direction générale des communications, au personnel de la Direction des affaires juridiques, aux étudiantes et étudiants et aux stagiaires.
- c. Cette catégorie comprend les corps d'emplois des professionnelles et professionnels et des ingénieures et ingénieurs.
- d. Cette catégorie comprend les corps d'emplois des techniciennes et techniciens des travaux publics, du personnel de soutien et technique et des ouvrières et ouvriers.
- e. Il s'agit du nombre moyen de jours de formation par personne pour l'ensemble du personnel, soit le personnel cadre, professionnel et fonctionnaire.
- f. Il s'agit de la somme allouée aux dépenses de formation par personne pour l'ensemble du personnel, soit le personnel cadre, professionnel et fonctionnaire.

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

Le taux de départ volontaire du Ministère pour l'année 2021-2022 est de 11 %, soit trois points de pourcentage de plus que l'année précédente. Cette hausse s'explique principalement par les démissions et les mutations qui ont été plus nombreuses par rapport à l'année précédente.

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

	2021-2022	2020-2021	2019-2020
Taux de départ volontaire	11 %	8 %	10 %

Nombre de départs à la retraite inclus dans le calcul du taux de départ volontaire

	2021-2022	2020-2021	2019-2020
Nombre d'employées et d'employés ayant pris leur retraite au sein du personnel régulier	186	173	253

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

CATÉGORIE D'EMPLOI	RETRAITE	DÉMISSION	MUTATION	TOTAL	POURCENTAGE DE DÉPARTS VOLONTAIRES
Personnel d'encadrement	20	9	23	52	13,2 %
Professionnelles et professionnels	29	27	143	199	13,9 %
Ingénieures et ingénieurs	8	32	14	54	4,7 %
Techniciennes et techniciens des travaux publics	27	51	9	87	9,1 %
Personnel de soutien et technique	43	47	108	198	14,4 %
Ouvrières et ouvriers	59	81	3	143	11,3 %
TOTAL	186	247	300	733	11,2 %

En 2021-2022, le nombre de départs à la retraite correspond à 3 % de l'effectif, soit 186 départs pour une moyenne de 6 547 personnes occupant un emploi régulier.

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

CATÉGORIE D'EMPLOI	2021-2022	2020-2021	2019-2020
Personnel d'encadrement	20	13	39
Professionnelles et professionnels	29	26	41
Ingénieures et ingénieurs	8	14	15
Techniciennes et techniciens des travaux publics	27	28	33
Personnel de soutien et technique	43	42	72
Ouvrières et ouvriers	59	50	53
TOTAL	186	173	253
Pourcentage de départs à la retraite	2,8 %	2,7 %	3,9 %

Renforcement de l'expertise interne

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

ANNÉE D'EXPÉRIENCE	2021-2022	2020-2021	2019-2020
Ingénieures et ingénieurs stagiaires	62	70	74
De 0 à 2 ans	116	116	125
De 3 à 5 ans	151	151	142
De 6 à 10 ans	272	251	233
Plus de 10 ans	590	518	480
TOTAL	1 191	1 106	1 054

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

CATÉGORIE	2021-2022				2020-2021				2019-2020			
	35 ANS ET MOINS	DE 36 À 45 ANS	DE 46 À 55 ANS	56 ANS ET PLUS	35 ANS ET MOINS	DE 36 À 45 ANS	DE 46 À 55 ANS	56 ANS ET PLUS	35 ANS ET MOINS	DE 36 À 45 ANS	DE 46 À 55 ANS	56 ANS ET PLUS
Personnel d'encadrement	–	1	–	–	–	–	1	–	–	–	1	1
Professionnelles et professionnels	31	28	12	1	30	26	9	2	33	22	3	2
Ingénieures et ingénieurs	47	44	25	5	34	22	12	–	22	16	6	–
Techniciennes et techniciens des travaux publics	27	28	16	5	34	26	6	4	32	21	7	–
Personnel de soutien et technique	42	55	28	15	39	46	18	4	47	30	21	6
Ouvrières et ouvriers	42	45	47	19	21	33	43	16	31	28	21	15
TOTAL	189	201	128	45	158	153	89	26	165	117	59	24

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

Régionalisation de 5 000 emplois de l'administration publique

En octobre 2018, le gouvernement du Québec s'est engagé à réaliser un projet ambitieux et porteur pour l'ensemble de l'administration publique québécoise : la régionalisation de 5 000 emplois. Le projet, sur un horizon de 10 ans, est une priorité pour renforcer l'occupation et la vitalité économique du territoire québécois.

Emplois régionalisés au 31 janvier 2022^a

CIBLE DES EMPLOIS À RÉGIONALISER PAR L'ORGANISATION AU 30 SEPTEMBRE 2028	TOTAL DES EMPLOIS RÉGIONALISÉS PAR L'ORGANISATION DU 1 ^{ER} OCTOBRE 2018 AU 31 JANVIER 2022
364	99

a. Emplois régionalisés au 31 janvier 2022, selon les critères du plan gouvernemental de régionalisation et les détails fournis dans le document de questions et réponses.



3.2 Utilisation des ressources financières

L'atteinte des objectifs du Plan stratégique 2019-2023 et de la Politique de mobilité durable – 2030 a motivé les choix budgétaires prioritaires du Ministère pour l'exercice 2021-2022.

Par ailleurs, le Ministère est responsable des trois grands secteurs d'investissements suivants du Plan québécois des infrastructures : « Réseau routier », « Transport collectif » et « Transport maritime, aérien, ferroviaire et autres ». Ensemble, ces trois secteurs représentent environ le tiers du Plan québécois des infrastructures, et une très forte majorité de ces investissements ont une incidence directe sur les résultats financiers du Fonds des réseaux de transport terrestre.

Ministère

Budgets et programmes du Ministère

Le budget de dépenses du ministère des Transports couvre les besoins courants ainsi que la portion des investissements à long terme imputable à l'exercice financier, y compris l'amortissement. Pour 2021-2022, un budget de dépenses totalisant 1 221,3 millions de dollars a été associé au fonctionnement du Ministère.

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

Les crédits votés du Ministère représentent une enveloppe budgétaire de 154,5 millions de dollars pour les investissements. Ce budget permet au Ministère d'acquérir divers biens dont la durée de vie s'étend sur plusieurs années, principalement des infrastructures ferroviaires et aériennes, de même que des équipements et des systèmes informatiques.

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

SECTEUR D'ACTIVITÉ	BUDGET DE DÉPENSES 2021-2022 ^{a, b} [1]	DÉPENSES PRÉVUES AU 31 MARS 2022 ^c [2]	ÉCART [3] = [2] - [1]	TAUX D'UTILISATION DU BUDGET 2021-2022 [4] = [2]/[1]	DÉPENSES RÉELLES 2020-2021 ^d SOURCE : COMPTES PUBLICS 2020-2021
Budget de dépenses					
01 – Infrastructures et systèmes de transport	1 156 367,2	2 898 655,0	1 742 287,8	250,7 %	2 768 328,4
01 – Transport terrestre	904 817,3	2 591 069,6	1 686 252,3	286,4 %	2 469 489,5
02 – Transport maritime	197 628,8	232 421,2	34 792,4	117,6 %	217 538,6
03 – Transport aérien	42 628,1	62 812,0	20 183,9	147,4 %	69 561,5
04 – Commission des transports du Québec ^e	11 293,0	12 352,2	1 059,2	109,4 %	11 738,8
02 – Administration et services corporatifs	64 909,8	5 783 925,4	5 719 015,6	8 910,7 %	84 463,1
01 – Direction	9 046,4	9 933,3	886,9	109,8 %	9 308,7
02 – Services corporatifs	47 939,3	50 790,5	2 851,2	105,9 %	48 661,2
03 – Planification, recherche et développement	7 924,1	8 823,8	899,7	111,4 %	8 769,4
04 – Modification comptable – paiements de transfert	–	5 714 377,8	5 714 377,8	–	17 723,8
TOTAL	1 221 277,0	8 682 580,4	7 461 303,4	710,9 %	2 852 791,5
Budget d'investissements					
01 – Infrastructures et systèmes de transport	149 656,9	99 513,9	-50 143,0	66,5 %	79 193,2
01 – Transport terrestre	109 760,9	63 449,4	-46 311,5	57,8 %	44 667,2
02 – Transport maritime	1 608,0	190,7	-1 417,3	11,9 %	730,5
03 – Transport aérien	38 013,0	35 772,9	-2 240,1	94,1 %	33 657,0
04 – Commission des transports du Québec ^e	275,0	100,9	-174,1	36,7 %	138,5
02 – Administration et services corporatifs	4 796,2	5 349,9	553,7	111,5 %	5 475,0
01 – Direction	15,9	–	-15,9	–	–
02 – Services corporatifs	4 754,4	5 349,9	595,5	112,5 %	5 475,0
03 – Planification, recherche et développement	25,9	–	-25,9	–	–
TOTAL	154 453,1	104 863,8	-49 589,3	67,9 %	84 668,2

a. Il s'agit du budget de dépenses 2021-2022 voté par l'Assemblée nationale en mars 2021.

b. Dont aucune dépense occasionnée par la gestion de la pandémie et par les mesures de relance de l'économie.

c. Dont 18,4 milliers de dollars liés aux dépenses occasionnées par la gestion de la pandémie de même qu'aux mesures de relance de l'économie.

d. Dont 34,4 milliers de dollars liés aux dépenses occasionnées par la gestion de la pandémie de même qu'aux mesures de relance de l'économie.

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



En 2021-2022, les dépenses du Ministère sont supérieures de 7 461,3 millions de dollars au budget voté par l'Assemblée nationale. Le Ministère a obtenu des crédits additionnels afin, notamment, de soutenir les dépenses suivantes :

- 1 706,4 millions de dollars en affectation au Fonds des réseaux de transport terrestre pour combler le dépassement annuel du fonds et pour subventionner les programmes en transport collectif et en voirie locale, dont 1 120,0 millions de dollars d'aides financières anticipées relatifs à des projets de la Société de transport de Montréal;
- 46,0 millions de dollars pour le versement d'une subvention à la Société des traversiers du Québec;
- 5 261,5 millions de dollars en lien avec le changement de l'application de la norme comptable sur les paiements de transfert.

De plus, le Ministère a autofinancé une dépense additionnelle de 17,9 millions de dollars en transport aérien pour le financement du Programme d'aide pour le maintien des services aériens régionaux essentiels en période d'urgence sanitaire et du Programme de soutien aux aéroports régionaux.

Outre cet élément, les dépenses supérieures en 2021-2022 par rapport à celles de 2020-2021 s'expliquent par l'affectation au Fonds des réseaux de transport terrestre, par les coûts d'entretien d'hiver et des infrastructures aéroportuaires, par la subvention versée à la Société des traversiers du Québec et par celles versées dans le cadre de la stratégie maritime. Les dépenses en transport aérien ont quant à elles été inférieures concernant le Programme d'aide pour le maintien des services aériens régionaux essentiels en période d'urgence sanitaire et le Programme de soutien aux aéroports régionaux.

En 2021-2022, le budget d'investissements du Ministère a principalement été utilisé pour la réhabilitation des chemins de fer de la Gaspésie et Québec Central ainsi que pour les infrastructures aéroportuaires. C'est également ce qui explique la hausse des investissements par rapport à ceux de 2020-2021.

Fonds des réseaux de transport terrestre

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

- des services de transport en commun des organismes publics;
- de la construction et de l'exploitation d'infrastructures routières et d'infrastructures de transport en commun;
- des autres activités liées à l'offre de biens et services au sein du réseau de parcs routiers ainsi qu'au financement de l'ensemble des opérations relatives à la conception, à la mise en œuvre, à la gestion et aux activités de ce réseau;
- des frais de fonctionnement des services de transport en commun relevant d'une régie intermunicipale ou d'un regroupement de municipalités;
- des services de transport en commun des organismes publics de transport en commun;
- des services de transport par traversier permettant la liaison entre la municipalité de Baie-Sainte-Catherine et celle de Tadoussac;
- des programmes d'aide financière qui sont destinés aux fins prévues au deuxième alinéa de l'article 15.1 de la Loi sur le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et qui favorisent le développement et l'utilisation du transport en commun des personnes ou le développement et l'utilisation de modes de transport de personnes, à l'exception du véhicule de promenade dont le seul occupant est la conductrice ou le conducteur;
- des programmes d'aide financière destinés aux véhicules hors route;
- d'un programme d'aide financière établi par le ministre des Transports et qui vise à indemniser, dans la mesure prévue par ce programme, les personnes ou les groupements qui, le 19 mars 2019, étaient titulaires d'un permis de propriétaire de taxi délivré avant le 15 novembre 2000;
- du développement, de l'amélioration, de la conservation et de l'entretien des infrastructures de transport actif et de leurs accessoires.



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

SECTEUR D'ACTIVITÉ	BUDGET DE REVENUS ET DÉPENSES 2021-2022 ^b [1]	REVENUS ET DÉPENSES PRÉVUS AU 31 MARS 2022 ^{c, d} [2]	ÉCART [3] = [2] - [1]	TAUX D'UTILISATION DU BUDGET 2021-2022 [4] = [2]/[1]	REVENUS ET DÉPENSES RÉELS 2020-2021 ^e SOURCE : COMPTES PUBLICS 2020-2021
Revenus					
Droits et permis ^f	1 203 302,3	1 283 721,0	80 418,7	106,7 %	1 133 851,7
Taxe sur les carburants	2 205 000,0	2 075 136,5	-129 863,5	94,1 %	1 903 766,0
Autres revenus	1 206 313,6	8 414 018,6	7 207 705,0	697,5 %	2 598 649,1
TOTAL DES REVENUS	4 614 615,9	11 772 876,1	7 158 260,2	255,1 %	5 636 266,8
Dépenses					
Rémunération	296 094,4	304 704,2	8 609,8	102,9 %	279 473,6
Fonctionnement	1 851 800,1	2 011 063,4	-159 263,3	108,6 %	1 733 213,9
Transfert	2 171 647,7	3 388 237,1	1 216 589,4	156,0 %	3 252 148,4
Créances douteuses	8 656,6	7 786,6	-870,0	89,9 %	6 675,8
Service de la dette	750 092,7	741 021,7	-9 071,0	98,8 %	726 795,3
TOTAL DES DÉPENSES	5 078 291,5	6 452 813,0	1 374 521,5	127,1 %	5 998 307,0
DÉFICIT (SURPLUS) DE L'EXERCICE	-463 675,6	5 320 063,1	5 783 738,7		-362 040,2
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	1 226 152,0	-4 015 112,0			1 266 151,9
Modifications comptables avec retraitement des exercices antérieurs					-4 919 223,7
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE RETRAITÉ					-3 653 071,8
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	802 476,4	1 304 951,1			-4 015 112,0

a. Depuis 2021-2022, la dépense est présentée par nature plutôt que par catégorie, et ce, afin d'uniformiser toutes les entités du Ministère. Pour fins de comparabilité, les données de l'exercice précédent ont été reclassées.

b. Dont aucune dépense occasionnée par la gestion de la pandémie et par les mesures de relance de l'économie.

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

d. Dont 115 194,4 milliers de dollars liés aux dépenses occasionnées par la gestion de la pandémie de même qu'aux mesures de relance de l'économie.

e. Dont 1 403 391,3 milliers de dollars liés aux dépenses occasionnées par la gestion de la pandémie de même qu'aux mesures de relance de l'économie.

f. Cela exclut la portion des revenus des droits perçus par la Société de l'assurance automobile du Québec pour financer le contrôle routier et une partie des dépenses relatives à la gestion de l'accès au réseau routier.

Par rapport à l'exercice financier 2020-2021, les revenus du Fonds des réseaux de transport terrestre ont augmenté de 6 136,6 millions de dollars. Cette hausse s'explique principalement par une affectation budgétaire reçue du ministère des Transports en ce qui a trait au changement d'application de la norme comptable sur les paiements de transfert d'un montant de 5 261,5 millions de dollars. En outre, cette affectation, ainsi qu'un montant de 1 120,0 millions de dollars d'aides financières anticipées relatif à des projets de la Société de transport de Montréal, explique en grande partie l'écart de 7 158,3 millions de dollars entre le montant réel et le budget.

Les dépenses du Fonds des réseaux de transport terrestre ont augmenté de 454,5 millions de dollars comparativement à celles de l'exercice financier précédent. Cette augmentation est essentiellement attribuable au changement d'application de la norme comptable sur les paiements de transfert. De plus, les paiements anticipés de subventions pour des projets d'investissements en transport collectif expliquent notamment l'écart de 1 374,5 millions de dollars entre le montant réel et le budget.

Investissements du Fonds des réseaux de transport terrestre

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

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

	Budget des investissements réels 2021-2022 [1]	Investissements prévus au 31 mars 2022 ^c [2]	Écart [3] = [2] - [1]	Taux d'utilisation du budget 2021-2022 [4] = [2]/[1]	Investissements réels 2020-2021 Source : Comptes publics 2020-2021
Travaux routiers					
Conservation des chaussées	907 819,0	862 109,1	-45 709,9	95,0 %	835 231,8
Conservation des structures supérieures	1 054 447,8	1 060 691,2	6 243,4	100,6 %	809 547,2
Conservation des structures locales	92 865,7	97 418,9	4 553,2	104,9 %	108 039,2
Amélioration du réseau routier	185 628,2	230 766,9	45 138,7	124,3 %	215 484,0
Développement du réseau routier	645 560,1	411 783,0	-233 777,1	63,8 %	386 357,6
SOUS-TOTAL DES TRAVAUX ROUTIERS	2 886 320,8	2 662 769,1	-223 551,7	92,3 %	2 354 659,8
Autres	46 494,8	31 4221,8	-15 073,0	67,6 %	34 033,6
TOTAL	2 932 815,6	2 694 190,9	-238 624,7	91,9 %	2 388 693,4

a. Depuis 2021-2022, les dépenses d'investissement présentées sont circonscrites à celles générant des actifs pour le Fonds des réseaux de transport terrestre.

b. Les données présentées considèrent uniquement la valeur en immobilisation.

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

Les sommes investies en 2021-2022 relativement aux travaux routiers ont été supérieures de 308,1 millions de dollars à celles de l'exercice 2020-2021. Cette augmentation découle principalement des efforts consentis pour la conservation des structures supérieures et le développement du réseau routier.

Les prévisions budgétaires sont établies en fonction de l'enveloppe décennale et selon l'information détenue au moment de leur élaboration. Il apparaît que les projets de l'axe développement ont tous connu une réalisation moindre qu'anticipée.

Plan pour une économie verte 2030 – Fonds d'électrification et de changements climatiques

En vertu de l'Entente relative à la coordination de la lutte contre les changements climatiques, qui encadre la mise en œuvre des actions financées du Plan pour une économie verte 2030, il a été convenu que des sommes du Fonds d'électrification et de changements climatiques seraient spécifiquement transférées au Fonds des réseaux de transport terrestre. L'entente prévoit l'utilisation de ces sommes pour des mesures applicables au transport en commun et à des programmes d'aide financière qui favorisent le développement et l'utilisation du transport en commun des personnes ou le développement et l'utilisation de modes de transport de personnes, à l'exception du véhicule de promenade dont le seul occupant est la conductrice ou le conducteur. Ces mesures permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de contribuer à la lutte contre les changements climatiques.

En 2021-2022, le Fonds des réseaux de transport terrestre a encaissé une somme de 400,6 millions de dollars en provenance du Fonds d'électrification et de changements climatiques. Pendant la même période, des dépenses admissibles totalisant 387,1 millions de dollars ont été réalisées.

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

	MONTANT RÉEL 2021-2022 ^a
Programme d'aide au développement du transport collectif	250 786,3
Programme d'électrification du transport scolaire	136 299,0
Programme visant à soutenir le développement de la mobilité partagée	13,1
Programme d'aide à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport des personnes par autobus interurbains et privés	9,2
TOTAL	387 107,6

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

En 2021-2022, des dépenses de 250,8 millions de dollars ont été imputées au Programme d'aide au développement du transport collectif. Les actions de ce programme visent tout particulièrement à favoriser une utilisation accrue du transport collectif des personnes par rapport au voiturage en solo afin de réduire notamment les émissions de gaz à effet de serre. De plus, 136,3 millions de dollars ont été imputés en dépenses au Programme d'électrification du transport scolaire. Des dépenses additionnelles de 22 271 dollars ont été engagées pour l'élaboration des programmes de soutien au développement de la mobilité partagée et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport des personnes par autobus interurbains et privés.

Par ailleurs, le Ministère impute directement au Fonds d'électrification et de changements climatiques des dépenses liées à des programmes de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport des marchandises et à des mesures en électrification des transports et en adaptation aux impacts des changements climatiques, conformément à l'entente. Au cours de l'exercice financier 2021-2022, des dépenses admissibles totalisant 1,3 million de dollars ont été attribuées au Fonds d'électrification et de changements climatiques.

Dépenses imputées au Fonds d'électrification et de changements climatiques en vertu du Plan pour une économie verte 2030 sur les changements climatiques (en milliers de dollars)

	MONTANT RÉEL 2021-2022 ^a
Programme Écocamionnage	287,6
Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire	121,9
Mesures en électrification des transports (bornes de recharge sur routes)	869,6
TOTAL	1 279,1

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

En 2021-2022, afin de soutenir l'amélioration de l'efficacité énergétique et l'utilisation d'énergies de remplacement, des dépenses de 287,6 milliers de dollars ont été imputées au Fonds d'électrification et de changements climatiques dans le cadre du programme Écocamionnage, d'autres [dépenses] de 121,9 milliers de dollars au Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire, et d'autres encore de 869,6 milliers de dollars aux mesures en électrification des transports (bornes de recharge sur routes).

Par ailleurs, selon l'entente administrative relative à la mise en œuvre des actions financées du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques du gouvernement du Québec, pour l'année financière 2021-2022, des dépenses admissibles et divers ajustements totalisant 11,0 millions de dollars ont été effectués afin de respecter les engagements du Ministère, bien que ce plan d'action ait pris fin le 31 mars 2021.



Fonds de la sécurité routière

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

Budget et résultats financiers du Fonds de la sécurité routière (en milliers de dollars)

SECTEUR D'ACTIVITÉ	BUDGET DE REVENUS ET DÉPENSES 2021-2022 ^a [1]	REVENUS ET DÉPENSES PRÉVUS AU 31 MARS 2022 ^{b, c} [2]	ÉCART [3] = [2] - [1]	TAUX D'UTILISATION DU BUDGET 2021-2022 [4] = [2]/[1]	REVENUS ET DÉPENSES RÉELS 2020-2021 ^d SOURCE : COMPTES PUBLICS 2020-2021
Revenus					
Amendes et frais de greffe	71 917,5	47 615,2	-24 302,3	66,2 %	43 773,4
Frais de cour et d'exécution	7 293,9	4 364,9	-2 929,0	59,8 %	3 922,2
Autres revenus	–	407,3	407,3		189,5
TOTAL DES REVENUS	79 211,4	52 387,4	-26 824,0	66,1 %	47 885,1
Dépenses					
Coordination et mise en œuvre	2 234,5	1 548,1	-686,4	69,3 %	1 487,3
Activités policières	8 460,3	6 620,8	-1 839,5	78,3 %	6 125,1
Traitement et gestion des constats	23 592,0	14 265,3	-9 326,7	60,5 %	11 055,1
Exploitation et entretien des équipements et des sites	5 672,3	4 662,8	-1 009,5	82,2 %	4 505,4
Programme d'aide en sécurité routière et autres transferts	18 260,8	7 087,2	-11 173,6	38,8 %	1 815,7
TOTAL DES DÉPENSES	58 219,9	34 184,2	-24 035,7	58,7 %	24 988,6
EXCÉDENT DE L'EXERCICE	20 991,5	18 203,2	-2 788,3		22 896,5
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	58 929,4	59 238,4			36 341,9
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	79 920,8	77 441,6			59 238,4

a. Aucun montant lié aux dépenses occasionnées par la gestion de la pandémie et par les mesures de relance de l'économie.

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

c. Dont 2,0 milliers de dollars liés aux dépenses occasionnées par la gestion de la pandémie de même qu'aux mesures de relance de l'économie.

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

Les revenus de l'exercice 2021-2022 sont inférieurs de 26,8 millions de dollars par rapport à ce qui était prévu, principalement en raison du manque d'effectifs au Bureau des infractions et amendes pour effectuer la délivrance et le traitement du nombre réalisable de constats d'infraction.

Contrairement à 2020-2021, aucun ralentissement des activités d'analyse des infractions et de délivrance des constats n'est survenu durant l'exercice à cause de la pandémie. Cela a permis de hausser le nombre de constats délivrés et donc les revenus de 4,5 millions de dollars en 2021-2022 comparativement à l'exercice précédent.

Une part importante des frais d'exploitation budgétés pour le programme de contrôle automatisé sont rattachés au nombre de constats délivrés, surtout ceux qui concernent le traitement et la gestion des constats. Ainsi, l'incidence du nombre inférieur de constats délivrés par rapport aux prévisions, comme souligné précédemment, explique que les dépenses soient moindres que celles budgétées de 9,3 millions de dollars pour cette catégorie de coûts. Ce motif est aussi valable pour expliquer en partie l'écart de 1,8 million de dollars entre les dépenses de l'exercice et celles budgétées pour les activités policières en raison des effectifs moindres que ce qui était envisagé pour le traitement de la preuve d'infraction. Par ailleurs, moins d'effectifs que prévu affectés aux opérations policières de la Sûreté du Québec ont été nécessaires à la suite de changements dans les stratégies d'opération des appareils de contrôle automatisé.

Justifiée en partie par la hausse des constats délivrés en 2021-2022, l'augmentation des dépenses de traitement et de gestion des constats de plus de 3,2 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent s'explique également par les coûts de la poste, qui ont augmenté à la suite d'un changement de service pour expédier les constats. Des difficultés pour signifier les constats, engendrées par les mesures de confinement liées à la pandémie, ont nécessité cette modification de service mise en place dès le début de l'exercice. Des charges supplémentaires liées au coût du carburant ont aussi été ajoutées aux frais de la poste à partir d'août 2021.

Les dépenses moindres que prévu de près de 11,2 millions de dollars pour le programme d'aide en sécurité routière et autres transferts s'expliquent par l'intention d'octroyer, en 2021-2022, les excédents désignés aux municipalités pour l'utilisation des appareils de contrôle automatisé dans le cadre de partenariats de collaboration. À la fin de l'exercice, le processus décisionnel autorisant d'allouer ces excédents aux municipalités était toujours en cours.

La hausse des dépenses en 2021-2022 de près de 5,3 millions de dollars pour le Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière s'explique par les coûts des aides consenties durant l'exercice, contrairement à 2020-2021, où les dépenses étaient uniquement attachées à des aides octroyées lors d'exercices antérieurs.

Fonds aérien

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

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

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

SECTEUR D'ACTIVITÉ	BUDGET DE REVENUS ET DÉPENSES 2021-2022 ^a [1]	REVENUS ET DÉPENSES PRÉVUS AU 31 MARS 2022 ^{b, c} [2]	ÉCART [3] = [2] - [1]	TAUX D'UTILISATION DU BUDGET 2021-2022 [4] = [2]/[1]	REVENUS ET DÉPENSES RÉELS 2020-2021 ^d SOURCE : COMPTES PUBLICS 2020-2021
Revenus					
Services aériens	87 766,2	92 365,0	4 598,8	105,2 %	89 224,0
Autres	126,1	101,9	-24,2	80,8 %	125,4
TOTAL DES REVENUS	87 892,3	92 466,9	4 574,6	105,2 %	89 349,4
Dépenses					
Traitements et avantages sociaux	25 445,0	26 905,7	1 460,7	105,7 %	25 035,8
Fonctionnement	51 221,1	55 025,2	3 804,1	107,4 %	54 817,5
Amortissement des immobilisations corporelles	9 560,2	9 058,9	-501,3	94,8 %	8 093,2
Frais financiers	1 051,1	847,5	-203,6	80,6 %	820,5
TOTAL DES DÉPENSES	87 277,4	91 837,3	4 559,9	105,3 %	88 767,0
EXCÉDENT DE L'EXERCICE	614,9	629,6	14,7	102,4 %	582,4
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	62 381,1	62 381,1			61 798,7
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	62 996,0	63 010,7			62 381,1

- a. Dont 1 128,4 milliers de dollars liés aux dépenses occasionnées par la gestion de la pandémie de même qu'aux mesures de relance de l'économie.
- b. Il s'agit de données préliminaires : des modifications sont susceptibles d'être apportées à la suite des travaux relatifs à la publication des comptes publics.
- c. Dont 1 952,2 milliers de dollars liés aux dépenses occasionnées par la gestion de la pandémie de même qu'aux mesures de relance de l'économie.
- d. Dont 3 611,9 milliers de dollars liés aux dépenses occasionnées par la gestion de la pandémie de même qu'aux mesures de relance de l'économie.

Le dépassement de 3,8 millions de dollars des dépenses réelles de fonctionnement par rapport au budget est principalement causé par :

- l'excédent net de 7,0 millions de dollars des missions externes dans les autres provinces ou territoires canadiens;
- la hausse du prix du carburant en 2021-2022, qui a engendré une dépense supplémentaire de 1,6 million de dollars;



- les nolisements des ministères, qui représentent une dépense imprévue de 1,4 million de dollars;
- les entretiens et réparations, lesquels ont été de 7,5 millions de dollars moins élevés que prévu.

Tous les éléments précédents ont également une incidence sur l'écart entre les revenus réels et le budget puisque la quasi-totalité des dépenses est refacturée aux partenaires.

L'augmentation des dépenses de 3,1 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent s'explique principalement par :

- une augmentation de 5,1 millions de dollars de l'excédent net des missions externes;
- une augmentation de 2,8 millions de dollars des dépenses de carburant causée par la hausse du prix de vente de celui-ci;
- une augmentation de 1,4 million de dollars des dépenses de location causée par le nolisement des ministères traité par le Fonds aérien;
- une augmentation de 0,7 million de dollars des dépenses d'amortissement et de financement dues à l'achat d'un hélicoptère;
- une diminution d'environ 7 millions de dollars liée au coût d'installation d'un moteur moindre que l'an dernier.

Fonds de gestion de l'équipement roulant

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

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

Budget et résultats financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant (en milliers de dollars)

SECTEUR D'ACTIVITÉ	BUDGET DE REVENUS ET DÉPENSES 2021-2022 ^a [1]	REVENUS ET DÉPENSES PRÉVUS AU 31 MARS 2022 ^{b, c} [2]	ÉCART [3] = [2] - [1]	TAUX D'UTILISATION DU BUDGET 2021-2022 [4] = [2]/[1]	REVENUS ET DÉPENSES RÉELS 2020-2021 ^d SOURCE : COMPTES PUBLICS 2020-2021
Revenus					
Location	109 581,4	111 759,7	2 178,3	102,0 %	108 585,1
Réparation et entretien	6 000,0	7 702,2	1 702,2	128,4 %	6 223,2
Carburant	16 389,0	18 460,9	2 071,9	112,6 %	12 791,0
Contributions du gouvernement	1 268,0	786,7	-481,3	62,0 %	497,3
Autres	320,0	386,8	66,8	120,9 %	286,4
TOTAL DES REVENUS	133 558,4	139 096,3	5 537,9	104,1 %	128 383,0
Dépenses					
Traitements et avantages sociaux	31 285,5	30 695,1	-590,4	98,1 %	29 322,7
Fonctionnement	57 780,4	59 743,5	1 963,1	103,4 %	50 740,4
Amortissement des immobilisations corporelles	38 125,8	37 523,0	-602,8	98,4 %	38 393,5
Frais financiers	5 015,3	4 453,5	-561,8	88,8 %	4 972,1
TOTAL DES DÉPENSES	132 207,0	132 415,1	208,1	100,2 %	123 428,7
EXCÉDENT DE L'EXERCICE	1 351,4	6 681,2	5 329,8	494,4 %	4 954,2
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	16 251,3	20 685,6			15 731,4
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	17 602,7	27 366,8			20 685,6

- a. Dont 34,0 milliers de dollars liés aux dépenses occasionnées par la gestion de la pandémie de même qu'aux mesures de relance de l'économie.
- b. Il s'agit de données préliminaires : des modifications sont susceptibles d'être apportées à la suite des travaux relatifs à la publication des comptes publics.
- c. Dont 19,5 milliers de dollars liés aux dépenses occasionnées par la gestion de la pandémie de même qu'aux mesures de relance de l'économie.
- d. Dont 98,9 milliers de dollars liés aux dépenses occasionnées par la gestion de la pandémie de même qu'aux mesures de relance de l'économie.



Pour l'exercice 2021-2022, l'augmentation des revenus de location est occasionnée en partie par la location d'une plus grande proportion de véhicules électriques, qui sont à un coût plus élevé par rapport aux véhicules à essence. Les revenus de réparation et d'entretien ont augmenté, car la tarification horaire a été ajustée selon le taux horaire moyen du réseau des ateliers de mécanique, comme le recommandait le Vérificateur général du Québec. Enfin, l'augmentation des ventes de carburant est principalement due à la hausse des prix sur le marché.

En ce qui a trait aux dépenses, les variations les plus importantes se traduisent par une augmentation des frais de fonctionnement, qui comprennent le coût des carburants vendus, ainsi que par une diminution des frais financiers, qui s'explique par une utilisation moindre de la marge de crédit et par une diminution de la moyenne des taux d'intérêt sur les emprunts.

Ces explications sont valables pour justifier les écarts autant entre le réel de 2021-2022 et le budget qu'entre le réel de 2021-2022 et celui de 2020-2021.

3.3 Utilisation des ressources informationnelles

Les ressources informationnelles représentent un levier stratégique majeur au ministère des Transports, notamment parce qu'elles soutiennent la réalisation de sa mission et la prise de décision, l'atteinte des objectifs du Plan stratégique 2019-2023, ainsi que le respect des engagements de la Déclaration de services aux citoyennes et aux citoyens. De plus, elles contribuent à l'amélioration de la performance organisationnelle et sont au cœur de la transformation numérique ministérielle et gouvernementale. Elles permettent aussi des innovations dans la prestation de services aux clientèles et dans les façons de faire du personnel.

Le télétravail et la mise en place des éléments informationnels nécessaires au modèle d'organisation du travail en mode hybride et numérique

Au cours de l'année 2021-2022, les ressources informationnelles ont joué un rôle de premier plan dans l'implantation durable du télétravail et dans la préparation de l'entrée en vigueur du nouveau mode de travail hybride, qui propose une alternance entre le travail à domicile et le travail au bureau. Les travaux consistaient notamment à mettre à la disposition des membres du personnel et des gestionnaires des systèmes pouvant répondre à leurs besoins dans un contexte d'environnement hybride. De plus, le rehaussement des infrastructures technologiques, notamment du côté du réseau de télécommunication, et la distribution de matériel informatique se sont poursuivis. Encore cette année, des efforts ont été maintenus pour soutenir et mener à bien la transformation numérique de l'organisation.

Les principales réalisations associées aux ressources informationnelles

En plus des travaux effectués pour rendre possible l'organisation du travail en mode hybride et numérique, des initiatives ont été réalisées en qui a trait à la vision et aux enjeux soulevés dans le Plan directeur en ressources informationnelles du Ministère.

La sécurité de l'information

Dans une période marquée par la croissance de la cybercriminalité, le Ministère a poursuivi ses efforts pour renforcer la sécurité de ses systèmes et des informations qui y circulent. Ainsi, le Ministère a finalisé l'implantation d'un centre opérationnel en cyberdéfense qui couvre l'ensemble des organismes du portefeuille Transports, soit le ministère des Transports, la Commission des transports du Québec et la Société des traversiers du Québec. L'élaboration d'un plan d'action en gestion des identités et des accès et le déploiement d'un mécanisme d'authentification multifacteur sont également quelques exemples de réalisations. De plus, le Ministère sensibilise son personnel à l'importance de la cybersécurité par le biais de messages d'information, de formations obligatoires et d'activités.

Malgré l'identification de vulnérabilités au cours de l'année, notamment la vulnérabilité « Log4j », aucun incident de sécurité n'a perturbé la continuité des services.

L'expérience client, fournisseur, partenaire et citoyenne et citoyen

Certaines réalisations en ressources informationnelles contribuent à améliorer les interactions du Ministère avec sa clientèle, ses fournisseurs, ses partenaires et les citoyennes et citoyens, notamment :

- le déploiement d'un outil uniformisé de gestion des demandes de services en territoire qui permet de normaliser les façons de traiter les demandes, d'en faciliter l'assignation et le suivi, en plus de produire une information de gestion utile à la prise de décision;
- l'élaboration d'un processus de diffusion des données ouvertes qui viendront soutenir l'innovation dans le numérique de même que le développement de la mobilité des citoyennes et citoyens et des entreprises;
- l'assurance du bon fonctionnement des systèmes essentiels à la continuité des services du Ministère, c'est-à-dire ceux dont la perturbation ou l'interruption pourrait mettre en péril la vie, la sécurité, la santé ou le bien-être économique des personnes dans une partie ou dans la totalité du territoire.

Les ressources informationnelles ont également contribué à l'atteinte des indicateurs suivants du Plan stratégique 2019-2023 :

- 10.1 Délai moyen de traitement des demandes d'aide financière complètes;
- 11.1 Taux de satisfaction des demandeurs de permis spéciaux de circulation.

L'expérience employé

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

- l'acquisition, la préparation et la distribution d'une grande quantité de matériel informatique qui permettent d'offrir une prestation de travail identique à la maison et au bureau;
- la mise en production d'une version plus performante et conviviale de l'outil de gestion des requêtes qui permet de soumettre rapidement des demandes de soutien informatique, des besoins et des incidents et d'en faire le suivi;
- l'évolution du système de dotation pour répondre aux besoins des gestionnaires et des employées et employés dans un contexte d'environnement de travail hybride.

La performance organisationnelle

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

- Le déploiement du module de gestion des publications du système Qualité des données et publications pour effectuer la reddition de comptes en matière de gestion contractuelle sur le système électronique d'appels d'offres. La publication quotidienne des contrats est désormais possible, contrairement à la publication mensuelle offerte avec l'un des anciens outils utilisés;
- La mise en service d'une solution de gestion des dossiers officiels et ministériels adaptée au contexte du télétravail, qui permet le suivi et la gestion documentaire des correspondances au moyen d'un processus d'approbation électronique par les gestionnaires;
- L'amélioration de l'information de gestion relative au respect des fréquences d'inspection des ponceaux, au délai de paiement des factures et aux inscriptions aux formations en sécurité de l'information.

Par ailleurs, les travaux visant à résorber le déficit de maintien d'actifs se sont poursuivis et permettront au Ministère de réduire ses risques liés à la désuétude en améliorant l'état de santé et la sécurité de ses actifs informationnels.



4. ANNEXES – AUTRES EXIGENCES

4.1 Gestion et contrôle de l'effectif

Afin de s'assurer d'une saine gestion de son effectif et du respect des cibles d'heures rémunérées octroyées par le Conseil du trésor, le Ministère effectue un suivi des heures rémunérées à partir des données de consommation réelle et de la projection annuelle estimée. Grâce à une gestion rigoureuse de ses ressources, la cible de 15 271 401 heures rémunérées du Conseil du trésor est respectée avec un résultat de 14 864 959 heures, soit un écart de 2,7 %, ce qui représente une sous-consommation de 406 442 heures (équivalant à 223 effectifs annuels de 35 heures par semaine).

La sous-consommation des heures rémunérées est notamment attribuable aux difficultés de dotation des postes vacants. La suspension temporaire par le SCT des processus de qualification a accentué la problématique en matière de recrutement.

L'augmentation de la consommation d'heures rémunérées en 2021-2022 par rapport à l'année précédente est en partie attribuable au fait qu'il y a eu un gel d'embauche au début de l'année financière 2020-2021.

Répartition de l'effectif en heures rémunérées pour la période du 1^{er} avril 2021 au 31 mars 2022

CATÉGORIE	HEURES TRAVAILLÉES [1]	HEURES SUPPLÉMENTAIRES [2]	TOTAL DES HEURES RÉMUNÉRÉES [3] = [1] + [2]	TOTAL EN ÉQUIVALENTS TEMPS COMPLETS TRANSPOSÉS [4] = [3]/1 826,3
Personnel d'encadrement	730 028,7	937,1	730 965,8	400,2
Personnel professionnel	4 693 116,1	80 732,9	4 773 849,0	2 614,0
Personnel de bureau, techniciennes et techniciens, assimilées et assimilés	4 576 870,6	138 146,1	4 715 016,7	2 581,7
Agentes et agents de la paix	904,0	–	904,0	0,5
Ouvrières et ouvriers, personnel d'entretien et de service	4 391 784,7	252 438,6	4 644 223,3	2 543,0
TOTAL 2021-2022	14 392 704,1	472 254,7	14 864 958,8	8 139,4
TOTAL 2020-2021	13 874 829,4	422 814,9	14 297 644,3	7 828,7

Contrats de service

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

Contrats de service comportant une dépense de 25 000 dollars et plus, conclus entre le 1^{er} avril 2021 et le 31 mars 2022 et soumis à l'autorisation du sous-ministre en vertu de la Loi sur la gestion et le contrôle des effectifs des ministères, des organismes et des réseaux du secteur public ainsi que des sociétés d'État

	NOMBRE	VALEUR
Contrats de service avec une personne physique (en affaires ou non)	19	812 621,40 \$
Contrats de service avec un contractant autre qu'une personne physique	53	63 048 708,71 \$
TOTAL	72	63 861 330,11 \$

4.2 Développement durable

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

Par ailleurs, le Ministère a obtenu une note de 95 % pour la qualité de son Plan d'action de développement durable 2021-2022, une amélioration de 12 points de pourcentage par rapport à la version antérieure du plan d'action. Il a obtenu une note globale de 79 % pour l'indice de performance en matière de développement durable pour l'année 2020-2021, soit une amélioration de 5 points de pourcentage de son résultat par rapport à 2019-2020. Il s'est maintenu à la cinquième position de cet indice de performance.



Sommaire des résultats du Plan d'action de développement durable 2021-2022

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

ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2021-2022	RÉSULTAT 2021-2022	ATTEINTE DE LA CIBLE
Amorcer la séquestration du carbone par le boisement et l'aménagement de boisés en contexte routier et périurbain	Superficie aménagée pour la séquestration du carbone	30 hectares	En 2021-2022, 31 hectares ont été aménagés pour la séquestration du carbone. Ainsi, la cible de 30 hectares à aménager est atteinte.	Atteinte
Obtenir une certification LEED pour le projet de modernisation de la halte routière de Villeroy	Obtention de la certification LEED	Certification obtenue	La halte routière de Villeroy a ouvert ses portes en octobre 2020. La certification LEED, niveau argent, a été attribuée au projet le 12 octobre 2021, à l'issue du processus d'audit dans la catégorie « Conception et construction de bâtiments : nouvelles constructions et rénovations importantes ».	Atteinte
Électrifier le parc de véhicules légers du Ministère	Nombre total de véhicules légers électriques dans le parc de véhicules du Ministère	550	Le Ministère compte 557 véhicules légers électriques, soit 12,5 % de plus que le nombre recensé au 31 mars 2021.	Atteinte
Électrifier le parc de véhicules lourds du Ministère	Nombre total de camions électriques dans le parc de véhicules du Ministère	1	Un contrat pour l'acquisition d'un camion électrique a été conclu en 2021. En mars 2022, le camion était intégré au parc de véhicules du Ministère.	Atteinte
Utiliser des enrobés à chaud contenant des granulats bitumineux recyclés dans les enrobés pour couches de surface et pour couches de base sur le réseau du Ministère	Proportion d'enrobés à chaud contenant des granulats bitumineux recyclés utilisés dans les enrobés pour couches de surface et pour couches de base sur le réseau du Ministère	50 %	En 2021, 55,8 % d'enrobés à chaud contenant des granulats bitumineux recyclés ont été utilisés par rapport à la production totale d'enrobés à chaud. L'hypothèse la plus plausible expliquant la baisse observée par rapport au résultat de l'année 2020, qui était de 60,1 %, et de 2019, qui était de 72,3 %, est qu'il y a eu moins d'occasions d'utiliser des granulats bitumineux recyclés dans le cadre de plusieurs contrats réalisés sur le territoire.	Atteinte

ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2021-2022	RÉSULTAT 2021-2022	ATTEINTE DE LA CIBLE
Utiliser des granulats recyclés dans les structures des chaussées	Proportion de granulats recyclés utilisés dans la structure des chaussées	15 %	<p>En 2021, 9,6 % de granulats recyclés ont été utilisés dans la structure des chaussées par rapport à la quantité totale de granulats utilisés.</p> <p>L'hypothèse la plus plausible expliquant la baisse observée par rapport au résultat de l'année 2020, qui était de 10,8 %^a, est qu'il y a eu moins d'occasions d'utiliser des matériaux recyclés dans la structure des chaussées.</p> <p>L'introduction, en 2021, des matériaux recyclés dans certaines méthodes LC du <i>Recueil des méthodes d'essai LC</i> et dans le <i>Cahier des charges et devis généraux</i> devrait permettre une bonification de l'utilisation des matériaux recyclés dans la structure des chaussées du Ministère.</p>	Non atteinte
Utiliser des granulats recyclés dans les infrastructures routières du Ministère	Proportion de granulats recyclés utilisés dans les infrastructures routières du Ministère	15 %	<p>En 2021, 8,5 % de granulats recyclés ont été utilisés dans les infrastructures routières du Ministère par rapport à la quantité totale de granulats utilisés.</p> <p>L'hypothèse la plus plausible expliquant la baisse observée par rapport au résultat de l'année 2020, qui était de 9,1 %^a, est qu'il y a eu moins d'occasions d'utiliser des matériaux recyclés dans les infrastructures.</p> <p>L'introduction, en 2021, des matériaux recyclés dans certaines méthodes LC du <i>Recueil des méthodes d'essai LC</i> et dans le <i>Cahier des charges et devis généraux</i> devrait permettre une bonification de l'utilisation des matériaux recyclés dans les infrastructures routières du Ministère.</p>	Non atteinte

a. Les résultats de 2020 ont été révisés.



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

ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2021-2022	RÉSULTAT 2021-2022	ATTEINTE DE LA CIBLE
Renforcer la prise en compte des principes de développement durable dans les actions structurantes menées au Ministère	Proportion des actions structurantes démarrées prenant en compte les principes de développement durable	100 %	Pour la période 2021-2022, 100 % des actions structurantes, soit les cinq actions structurantes déterminées, ont fait l'objet d'une prise en compte des principes de développement durable.	Atteinte

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

ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2021-2022	RÉSULTAT 2021-2022	ATTEINTE DE LA CIBLE
Augmenter l'offre d'infrastructures de transport actif à l'intérieur des périmètres d'urbanisation	Nombre de kilomètres de voies cyclables et piétonnes réalisés	50 kilomètres	En 2021-2022, 57 kilomètres de voies cyclables et piétonnes ont été financés ^{a, b} .	Atteinte
Contribuer à l'élimination des barrières naturelles ou anthropiques au déplacement des piétons et des cyclistes à l'intérieur des périmètres d'urbanisation	Nombre de structures piétonnes et cyclables réalisées	3	En 2021-2022, 6 structures cyclables et piétonnes ont été financées ^{a, b} .	Atteinte
Contribuer à la sécurité des élèves dans les corridors scolaires	Nombre de projets d'apaisement de la circulation dans les corridors scolaires réalisés	8	En 2021-2022, 33 projets d'apaisement de la circulation dans les corridors scolaires ont été financés ^{a, b} .	Atteinte
Favoriser le déplacement en transport collectif en région	Nombre de déplacements en transport collectif régional	600 000	En 2019, le nombre de déplacements en transport collectif régional s'élevait à 1 729 568. Avec la pandémie, ces déplacements ont fortement diminué. En 2020, 908 330 déplacements ont été recensés ^c .	Atteinte

a. Lors de la collecte pour le rapport annuel de gestion, le Ministère ne peut confirmer que le financement des projets en 2021-2022.

La réalisation des projets se confirme postérieurement.

b. En 2021-2022, le budget du Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains s'est élevé à 17,7 millions de dollars, provenant du Fonds des réseaux de transport terrestre. C'est ainsi que 75 % des projets déposés ont pu être financés, soit 78 projets sur les 104 soumis lors de l'appel de projets 2021-2022, pour un total de 17,7 millions de dollars. Le budget 2021-2022 a donc permis de surpasser les cibles.

c. L'indicateur est mesuré à partir de données extraites des rapports d'exploitation déposés par les organismes en transport collectif régional ou des données extraites des rapports de suivi transmis par les organismes dans le cadre du suivi de l'aide d'urgence qui leur a été accordée pour la pandémie. Les données de 2021 seront disponibles à l'automne 2022 ou à l'hiver 2023.



4.3 Occupation et vitalité des territoires

Cette section présente la deuxième reddition de comptes du Plan d'action pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2020-2022.

Actions en réponse aux priorités régionales

Abitibi-Témiscamingue

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
7 – Assurer la mobilité durable, efficiente et efficace des personnes et des biens sur l'ensemble du territoire de la région de l'Abitibi-Témiscamingue ainsi que les liens avec les régions limitrophes et les grands centres	Ajouter des voies de dépassement sur la route 117 pour améliorer la circulation et la sécurité	En cours

Bas-Saint-Laurent

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

Capitale-Nationale

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

Centre-du-Québec

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

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



Chaudière-Appalaches

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

Côte-Nord

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

a. Bien que le projet soit passé à l'étape de la réalisation au Plan québécois des infrastructures 2022-2032, les travaux n'étaient pas amorcés au 31 mars 2022.

Estrie

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

Gaspésie

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
6 – Assurer, de façon fiable et efficace, le transport des personnes, des marchandises et des informations sur l'ensemble du territoire	Poursuivre la réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie par la mise en service du tronçon entre Caplan et Port-Daniel-Gascons	En cours
	Élaborer un plan quinquennal d'exploitation, d'entretien et de travaux d'immobilisations du port de Gaspé, dont le Ministère est devenu propriétaire en 2020	Réalisée
	Négocier une entente de gestion du quai avec la Ville de Percé et ses utilisatrices et utilisateurs	Réalisée
	Soutenir le transporteur aérien régional afin qu'il maintienne sa desserte aérienne de Bonaventure en plus d'ajouter Gaspé à son réseau à la suite de la pandémie de COVID-19	Réalisée
	Améliorer le réseau routier contre l'érosion, la submersion et les inondations par le remplacement et la reconstruction de ponts ainsi que par la réfection d'ouvrages de protection côtière	En cours



Îles-de-la-Madeleine

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

a. Au besoin, le Ministère accompagne la Société des traversiers du Québec dans les démarches afin de mettre en place une prestation de desserte maritime optimale et pérenne pour la population des Îles-de-la-Madeleine.

Lanaudière

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
6 – Soutenir le développement d'un plan d'action régional intégré visant le développement et la promotion du transport actif et du transport collectif ainsi que le développement d'une offre intermunicipalités régionales de comté	Réaliser une étude pour l'implantation d'un réseau de mesures préférentielles en transport collectif - Région métropolitaine de Montréal	Modifiée ^a En cours

a. Le nom du projet a été modifié. Initialement, l'action était de réaliser une étude pour l'implantation d'un réseau métropolitain de voies réservées sur les autoroutes 13, 20, 25, 440 et 640 ainsi que sur la route 116.

Laurentides

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
5 – Optimiser les mobilités des individus et des marchandises	Poursuivre la planification du projet de prolongement de l'autoroute 19 entre les autoroutes 440 et 640, qui comprend l'aménagement de voies réservées aux autobus, au covoiturage et aux véhicules électriques	En cours
	Poursuivre la planification de projets visant l'amélioration de la sécurité routière, dont le réaménagement de la route 117 entre Labelle et Rivière-Rouge	En cours
	Poursuivre la planification de projets visant l'amélioration de l'autoroute 50 entre L'Ange-Gardien et Mirabel	En cours

Laval

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
9 – Une ville écoresponsable et résiliente – la stratégie lavalloise de lutte contre les changements climatiques	Continuer, dans le respect de ses compétences, à soutenir le projet de Réseau express métropolitain mis de l'avant par la Caisse de dépôt et placement du Québec en vertu de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain	En cours
	Soutenir CDPQ Infra dans l'étude d'un prolongement du Réseau express métropolitain visant à desservir le centre de Laval	En cours
	Continuer de soutenir l'étude d'un projet structurant de transport collectif de type service rapide par bus dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde	En cours
	Réaliser une étude pour l'implantation d'un réseau de mesures préférentielles en transport collectif - Région métropolitaine de Montréal	Modifiée ^a En cours
	Poursuivre la planification du projet de prolongement de l'autoroute 19 entre les autoroutes 440 et 640 qui comprend l'aménagement de voies réservées aux autobus, au covoiturage et aux véhicules électriques	En cours

- a. Le nom du projet a été modifié. Initialement, l'action était de réaliser une étude pour l'implantation d'un réseau métropolitain de voies réservées sur les autoroutes 13, 20, 25, 440 et 640 ainsi que sur la route 116.



Mauricie

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

a. En 2021-2022, les travaux de l’instance régionale de concertation en mobilité durable n’avaient pas débuté. Par ailleurs, Roulons Vert a obtenu le financement du Ministère, ce qui favorise une mobilité durable en Mauricie.

Montérégie

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

a. Le nom du projet a été modifié. Initialement, l’action était de réaliser une étude pour l’implantation d’un réseau métropolitain de voies réservées sur les autoroutes 13, 20, 25, 440 et 640 ainsi que sur la route 116.

Montréal

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

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

Nord-du-Québec

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
2 – Soutenir le développement et la diversification économiques	Entreprendre la construction d'une nouvelle aéro-gare à l'aéroport de Chibougamau-Chapais	En cours



Outaouais

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

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

Saguenay–Lac-Saint-Jean

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

a. L'action était inscrite comme réalisée en 2020-2021 puisqu'une aide financière avait été versée. Cependant, le Ministère a continué de soutenir la Municipalité régionale de comté du Fjord-du-Saguenay dans la réalisation de son projet d'écoparc industriel en 2021-2022.

Actions en réponse aux autres objectifs de la stratégie

Décentralisation

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

Délégation

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

Régionalisation

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



État d'avancement général des actions

RÉGION	ACTION NON AMORCÉE	ACTION AMORCÉE	ACTION EN COURS	ACTION EN SUSPENS	ACTION RÉALISÉE	ACTION ABANDONNÉE	NOUVELLE ACTION	ACTION MODIFIÉE	TOTAL
Abitibi-Témiscamingue	-	-	1	-	-	-	-	-	1
Bas-Saint-Laurent	-	-	1	-	3	-	-	-	4
Capitale-Nationale	-	-	2	-	-	-	-	-	2
Centre-du-Québec	-	-	2	1	-	-	-	-	3
Chaudière-Appalaches	-	-	8	-	-	-	-	-	8
Côte-Nord	1	1	4	-	1	-	-	-	7
Estrie	-	1	-	-	2	-	-	-	3
Gaspésie	-	-	2	-	3	-	-	-	5
Îles-de-la-Madeleine	-	-	4	-	2	-	-	-	6
Lanaudière	-	-	1	-	-	-	-	1	1
Laurentides	-	-	3	-	-	-	-	-	3
Laval	-	-	5	-	-	-	-	1	5
Mauricie	1	-	-	-	1	-	-	-	2
Montréal	-	-	6	-	1	-	-	1	7
Montréal	-	1	7	-	1	-	-	-	9
Nord-du-Québec	-	-	1	-	-	-	-	-	1
Outaouais	-	-	4	-	-	-	-	-	4
Saguenay-Lac-Saint-Jean	-	-	4	-	-	-	-	-	4
TOTAL	2	3	55	1	14	-	-	3	75

Indicateur d'occupation et de vitalité des territoires

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

INDICATEUR D'OCCUPATION ET DE VITALITÉ DES TERRITOIRES	RÉSULTAT 2021
Proportion de chaussées en bon état selon l'indice de rugosité international	77,7 %

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

En 2021-2022, aucun signalement n'a été déposé en vertu de la Loi facilitant la divulgation d'actes répréhensibles à l'égard des organismes publics.

4.5 Accès à l'égalité en emploi

Données globales

Effectif régulier moyen au 31 mars 2022

NOMBRE DE PERSONNES OCCUPANT UN POSTE RÉGULIER
6 547

Nombre total de personnes embauchées, selon le statut d'emploi, au cours de la période 2021-2022

RÉGULIER	OCCASIONNEL	ÉTUDIANT	STAGIAIRE
563	1 347	366	321

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

En 2021-2022, le Ministère a poursuivi ses efforts vers l'atteinte de l'objectif gouvernemental²⁴ visant une fonction publique qui reflète davantage les diverses composantes de la société québécoise. Pour 2021-2022, près de 20 % des personnes embauchées pour un emploi régulier étaient visées par les programmes et mesures d'accès à l'égalité en emploi, soit une augmentation de trois points de pourcentage en un an.

Pour toutes les catégories confondues (régulier, occasionnel, étudiant et stagiaire), 327 personnes visées par les programmes et mesures d'accès à l'égalité en emploi ont été embauchées, ce qui correspond à 12,6 % du recrutement total et représente une augmentation de 0,2 point de pourcentage en un an.

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

Embauche des membres de groupes cibles en 2021-2022

Statut d'emploi	Nombre total de personnes embauchées en 2021-2022	Nombre de membres des minorités visibles et ethniques embauchés	Nombre d'anglophones embauchés	Nombre d'Autochtones embauchés	Nombre de personnes handicapées embauchées	Nombre de personnes embauchées membres d'au moins un groupe cible	Taux d'embauche de membres d'au moins un groupe cible par statut d'emploi
Régulier	563	105	4	1	3	112	19,9 %
Occasionnel	1 347	75	26	17	17	131	9,7 %
Étudiant	366	36	8	2	1	45	12,3 %
Stagiaire	321	36	2	–	1	39	12,1 %

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

STATUT D'EMPLOI	2021-2022	2020-2021	2019-2020
Régulier	19,9 %	16,6 %	18,8 %
Occasionnel	9,7 %	9,0 %	10,6 %
Étudiant	12,3 %	12,6 %	13,8 %
Stagiaire	12,1 %	17,6 %	20,2 %

Rappel de l'objectif d'embauche

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

Le taux de représentativité des groupes cibles parmi l'effectif régulier est de 17 % au 31 mars 2022, soit un bond d'un peu plus d'un point de pourcentage par rapport à l'an dernier.

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

Groupe cible	Nombre au 31 mars 2022	Taux de présence dans l'effectif régulier au 31 mars 2022	Nombre au 31 mars 2021	Taux de présence dans l'effectif régulier au 31 mars 2021	Nombre au 31 mars 2020	Taux de présence dans l'effectif régulier au 31 mars 2020
Anglophones	54	0,8 %	50	0,8 %	49	0,8 %
Autochtones	48	0,7 %	48	0,7 %	47	0,7 %
Personnes handicapées	68	1,0 %	67	1,0 %	66	1,0 %

Rappel de la cible de représentativité

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

Au 31 mars 2022, les personnes handicapées composaient 1 % de l'effectif régulier, ce qui est inférieur à la cible. Le Ministère poursuit ses efforts en vue d'atteindre le taux de représentativité souhaité pour l'ensemble des groupes cibles.

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

Groupe cible par regroupement de régions	Nombre au 31 mars 2022	Taux de présence dans l'effectif régulier et occasionnel au 31 mars 2022	Nombre au 31 mars 2021	Taux de présence dans l'effectif régulier et occasionnel au 31 mars 2021	Nombre au 31 mars 2020	Taux de présence dans l'effectif régulier et occasionnel au 31 mars 2020
Montréal/Laval	476	35,5 %	428	32,5 %	392	30,2 %
Outaouais/Montérégie	149	16,4 %	145	15,2 %	134	14,1 %
Estrie/Lanaudière/Laurentides	61	7,4 %	42	5,6 %	35	5,0 %
Capitale-Nationale	249	9,3 %	228	8,7 %	210	8,4 %
Autres régions	65	2,7 %	57	2,4 %	50	2,2 %

Rappel des cibles de représentativité

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

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

Présence des membres des minorités visibles et ethniques au sein de l'effectif régulier et occasionnel – résultat pour le personnel d'encadrement au 31 mars 2022

GROUPE CIBLE	PERSONNEL D'ENCADREMENT (NOMBRE)	PERSONNEL D'ENCADREMENT (TAUX)
Minorités visibles et ethniques	32	7,9 %

Rappel de la cible de représentativité

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



Femmes

Compte tenu de sa vocation et de la nature des activités sous sa responsabilité, le Ministère compte plusieurs types d'emplois à prédominance traditionnellement masculine. Malgré tout, le taux d'embauche total de femmes est de 28 % : celles-ci composent 37 % de l'effectif régulier moyen et 17 % des emplois occasionnels. Grâce à ses activités, le Ministère contribue activement à la promotion des emplois à caractère traditionnellement masculin auprès des femmes. Ces réalisations sont présentées à la section 4.9 Égalité entre les femmes et les hommes.

Taux d'embauche des femmes en 2021-2022 par statut d'emploi

	RÉGULIER	OCCASIONNEL	ÉTUDIANT	STAGIAIRE	TOTAL
Nombre total de personnes embauchées	563	1 347	366	321	2 597
Nombre de femmes embauchées	191	283	168	95	737
Taux d'embauche des femmes	33,9 %	21,0 %	45,9 %	29,6 %	28,4 %

Taux de présence des femmes dans l'effectif régulier au 31 mars 2022

GROUPE CIBLE	PERSONNEL D'ENCADREMENT	PERSONNEL PROFESSIONNEL	PERSONNEL TECHNICIEN	PERSONNEL DE BUREAU	AGENTES ET AGENTS DE LA PAIX	PERSONNEL OUVRIER	TOTAL
Effectif total (nombre total d'hommes et de femmes)	405	2 660	1 888	421	–	1 262	6 636
Nombre total de femmes	120	1 117	852	336	–	32	2 457
Taux de représentativité des femmes	29,6 %	42,0 %	45,1 %	79,8 %	–	2,5 %	37,0 %

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

Nombre de dossiers soumis en lien avec le Programme de développement de l'employabilité à l'intention des personnes handicapées

AUTOMNE 2021 (COHORTE 2022)	AUTOMNE 2020 (COHORTE 2021)	AUTOMNE 2019 (COHORTE 2020)
7	14	1

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

2021-2022	2020-2021	2019-2020
2	1	–

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

Autres mesures ou actions en 2021-2022 (activités de formation des gestionnaires, activités de sensibilisation, etc.)

MESURE OU ACTION	GROUPE CIBLE	NOMBRE DE PERSONNES VISÉES
Création du poste de conseillère ou conseiller en diversité et inclusion	Personnes handicapées Membres des minorités visibles Membres des minorités ethniques Autochtones Anglophones	S. O.

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

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

Pour accroître l'embauche des personnes visées par un programme gouvernemental d'accès à l'égalité, le Ministère s'est doté d'une politique de gestion de la représentativité des membres des minorités visibles et ethniques, des anglophones, des Autochtones et des personnes handicapées, laquelle comprend des mesures qui ont contribué à recruter, au cours de l'année, 327 personnes visées, dont 252 membres des minorités visibles et ethniques.

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



4.6 Allégement réglementaire et administratif

Allégement réglementaire

Conformément à la Politique gouvernementale sur l'allégement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente, les ministères et organismes sont tenus d'accompagner d'une analyse d'impact réglementaire tout projet de loi ou de règlement visé par ladite politique lorsqu'il est soumis au Conseil des ministres. En 2021-2022, le Ministère a publié trois analyses d'impact sur son site Web qui concernaient :

- la masse nette de certains véhicules routiers convertis à l'électricité;
- les modifications au règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers;
- le projet de loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions.

Allégement administratif

Au cours de l'exercice 2021-2022, le Ministère a poursuivi le développement de la prestation électronique de services pour les demandes de permis spéciaux de circulation et la délivrance de ces permis. Au terme de cette démarche, le projet de refonte du Règlement sur le permis spécial de circulation sera bonifié. Cette mise à jour réglementaire permettra de réaliser ces mesures identifiées dans le Plan d'action gouvernemental en matière d'allégement réglementaire et administratif 2020-2025 :

- rendre accessibles des permis spéciaux de circulation de classe 5 qui ne nécessitent pas la réalisation d'expertises avant d'être délivrés à une plus grande variété de configurations de véhicules;
- établir des critères clairs d'attribution des permis des classes 6 et 7 pour permettre aux transporteurs de faire des demandes qui ne seront pas refusées et éviter ainsi les délais supplémentaires.

4.7 Accès aux documents et protection des renseignements personnels

En 2021-2022, le Ministère a reçu 595 demandes d'accès à des documents en vertu de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels. Il s'agit d'une augmentation de 18,8 % par rapport au nombre de demandes enregistrées l'année précédente.

Nombre total de demandes reçues^a

NOMBRE TOTAL DE DEMANDES REÇUES	595
---------------------------------	-----

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

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

DÉLAI DE TRAITEMENT	DEMANDE D'ACCÈS À DES DOCUMENTS ADMINISTRATIFS	DEMANDE D'ACCÈS À DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS	RECTIFICATION
De 0 à 20 jours	327	6	–
De 21 à 30 jours	266	3	–
31 jours et plus (le cas échéant)	4	–	–
TOTAL	597	9	–

a. Au 1^{er} avril 2022, 36 demandes d'accès reçues en 2021-2022 étaient en inventaire.

En 2021-2022, tous les documents ont pu être transmis à la personne demanderesse pour 48 % des demandes d'accès. Pour 18 % des demandes, l'information n'a été divulguée qu'en partie. Pour 8 % des demandes, la transmission des documents a été refusée. Pour 25 % des demandes, aucun document n'a été retracé. Les motifs de refus généralement invoqués sont la confidentialité des renseignements financiers et techniques appartenant au Ministère ou des renseignements fournis par des tiers ainsi que des analyses, avis et recommandations utilisés dans le cadre d'un processus décisionnel en cours. Parmi les décisions rendues, aucun dossier n'a fait l'objet de mesures d'accommodement raisonnable et 8 dossiers, soit 1 % des demandes d'accès traitées, ont fait l'objet d'une demande de révision à la Commission d'accès à l'information.

Pour l'année financière 2021-2022, le Ministère a traité 99 % des demandes d'accès dans le délai fixé par la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels, soit 20 jours avec une possibilité de prolongation de 10 jours sur avis à la personne requérante avant l'échéance du premier délai. De ces demandes, 55 % ont été traitées à l'intérieur d'un délai de 20 jours.

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



De plus, diverses activités en matière d'accès à l'information et de protection des renseignements personnels ont été réalisées, dont :

- une formation en accès à l'information et une autre en protection des renseignements donnés au personnel du Ministère;
- 61 avis de soutien-conseil en protection des renseignements personnels formulés et 19 analyses en protection des renseignements personnels de projets de sondage et de vidéosurveillance;
- 8 séances d'information auprès des autres directions du Ministère au sujet de l'entrée en vigueur des modifications apportées à la Loi sur l'accès à l'information par la Loi modernisant des dispositions législatives en matière de protection des renseignements personnels adoptée en 2021.

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

DÉCISION RENDUE	DEMANDE D'ACCÈS À DES DOCUMENTS ADMINISTRATIFS	DEMANDE D'ACCÈS À DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS	RECTIFICATION	DISPOSITION DE LA LOI INVOQUÉE
Acceptée (entièrement)	280	7	–	s. o.
Partiellement acceptée	108	2	–	Art. 1, 9, 14, 15, 19, 20, 22, 23, 24, 29, 30.1, 32, 33, 34, 37, 38, 39, 48, 51, 53, 54, 56, 57, 59, 88, 137.1
Refusée (entièrement)	50	–	–	Art. 1, 9, 14, 15, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 32, 33, 34, 37, 38, 39, 42, 48, 53, 54, 56, 59, 137.1
Autres	159 ^a	–	–	Art. 48 151 réponses pour lesquelles aucun document n'a été retracé et 8 transferts vers un ou d'autres organismes publics

a. Cette donnée comprend les demandes pour lesquelles aucun document n'a été retracé ainsi que les demandes de transfert vers d'autres organismes publics.

Mesures d'accommodement et avis de révision

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

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

Comité permanent et mandataire

QUESTION	RÉPONSE
Avez-vous une ou un mandataire?	Oui
Combien d'employées et d'employés votre organisation compte-t-elle?	Cinquante ou plus
Avez-vous un comité permanent?	Oui
Si oui, y a-t-il eu des rencontres des membres du comité permanent au cours de l'exercice? Si oui, donnez le nombre de ces rencontres :	Oui Le comité permanent s'est réuni une fois afin de faire le bilan des réalisations de l'année 2021-2022 et d'établir ses objectifs pour 2022-2023. La rencontre s'est tenue le 29 mars 2022.
Au cours de l'exercice, avez-vous pris des mesures pour faire connaître à votre personnel le ou la mandataire et, le cas échéant, les membres du comité permanent de votre organisation? Si oui, expliquez lesquelles :	Oui Les mesures prises au cours de la période 2021-2022 s'inscrivent dans la poursuite de celles amorcées lors des deux périodes précédentes. En 2019-2020, une section a été ajoutée à l'intranet ministériel afin de présenter au personnel du Ministère la mandataire et les membres du comité permanent. La section a été mise à jour en 2021-2022 afin de refléter les mouvements au sein du comité permanent et d'ajouter la présentation des nouvelles venues et des nouveaux venus.

Statut de la politique linguistique institutionnelle

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

Mise en œuvre de la politique linguistique institutionnelle

QUESTION	RÉPONSE
<p>Au cours de l'exercice, avez-vous tenu des activités pour faire connaître votre politique linguistique institutionnelle et pour former votre personnel quant à son application?</p> <p>Si oui, expliquez lesquelles :</p>	<p>Oui</p> <p>Au cours de l'exercice 2021-2022, l'intranet ministériel a été le véhicule privilégié pour diffuser des outils utiles à la promotion d'un français de qualité, le Ministère se faisant un devoir d'accorder une attention constante à la qualité de la langue, comme le prévoit sa politique linguistique. Dans cette optique, six capsules linguistiques ont été publiées dans l'intranet ministériel afin d'expliquer des erreurs lexicales fréquentes et d'amener le personnel à les corriger.</p> <p>De plus, afin de mettre en lumière des travaux en matière de francisation de l'Office québécois de la langue française, le Ministère a diffusé, toujours sur l'intranet, un article portant sur le concours de créativité lexicale organisé annuellement par l'organisme. L'objectif du concours est la création de néologismes, soit des mots qui décrivent des réalités pour lesquelles il n'existe pas encore de dénominations françaises, en vue de leur diffusion dans le <i>Grand dictionnaire terminologique</i> de l'Office. Le Ministère a ainsi saisi l'occasion de réaffirmer l'importance des outils terminologiques et d'en faire la promotion.</p>
<p>Sinon, durant le prochain exercice, quelles activités prévoyez-vous tenir pour la faire connaître et pour former votre personnel quant à son application?</p>	<p>s. o.</p>

4.9 Égalité entre les femmes et les hommes

En matière d'égalité entre les femmes et les hommes au Ministère, l'année 2021-2022 a été marquée par :

- L'engagement du Ministère auprès du Secrétariat à la condition féminine en siégeant notamment au Comité consultatif en analyse différenciée selon les sexes, au Comité de travail sur la violence faite aux femmes et au Comité interministériel pour la mixité en emploi;
- L'élaboration et la mise en œuvre du plan de transition 2021-2022 du Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2017-2020;
- Les travaux effectués pour l'élaboration du Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2022-2025;
- Le suivi d'indicateurs de gestion et la mise en place d'outils d'attraction afin d'accroître la représentativité des femmes au Ministère (objectif 5 Promouvoir la présence des femmes dans le domaine des transports et au Ministère, du Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2017-2020);
- Un travail de sensibilisation sur les enjeux liés aux inégalités entre les sexes, lequel a été fait tout au long de l'année auprès du personnel :
 - des capsules d'information ont été diffusées par rapport aux féminicides, aux Journées d'action contre la violence faite aux femmes et à la Journée nationale de commémoration et d'action contre la violence faite aux femmes,
 - en mai 2021, madame Diane Lemieux, présidente-directrice générale de la Commission de la construction du Québec, a donné une conférence intitulée *La mixité sur les chantiers de la construction*,
 - le portrait d'une employée a aussi été réalisé;
- Des activités organisées à l'occasion de la Journée internationale des droits des femmes, dont un café-causerie avec madame Chantal Rouleau, ministre déléguée aux Transports, et les membres du Comité ministériel de la condition féminine et de gouvernance, l'annonce de la programmation annuelle de conférences en condition féminine ainsi qu'une conférence-midi de M^e Louise Cordeau, présidente du Conseil du statut de la femme;
- L'appui du Ministère, pour la 17^e fois, au concours *Chapeau, les filles!* et son volet *Excelle Science* par une participation annuelle de 6 000 dollars afin d'inciter les jeunes femmes à s'intéresser davantage au domaine des transports.

4.10 Politique de financement des services publics

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

Pour les biens et services actuellement tarifés

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

Liste des revenus de tarification perçus, coûts et niveau de financement atteint en 2021-2022
(en milliers de dollars)

		REVENUS ^a	COÛTS	NIVEAU DE FINANCEMENT	
				ATTEINT	VISÉ
Ministère					
Droits et permis				La majorité des revenus tarifés est perçue par la Société de l'assurance automobile du Québec.	
Droits et permis – Immatriculation ^b	43 211				
Droits portuaires	1 089				
Vente de biens et services					
Terrains et bâtiments	–				
Location de terrains, bâtiments et autres	1 004				
Divers	80				
TOTAL		45 384			
Fonds des réseaux de transport terrestre					
Droits et permis				En vertu de la Loi sur l'administration financière, le Fonds des réseaux de transport terrestre doit s'autofinancer selon ses modalités de gestion.	
Droits et permis – Immatriculation ^{c, d}	1 069 050				
Conductrices et conducteurs, chauffeuses et chauffeurs (permis)	110 853				
Immatriculation (contribution au transport en commun) ^e	89 665				
Redevances – Transport rémunéré de personnes par automobile	13 843				
Autres droits et permis	297				
Vente de biens et services					
Location de terrains, bâtiments et autres	1 305				
Revenus des haltes routières (hors partenariat public-privé)	47				
Péage de l'autoroute 25 ^f	101 330				
Péage de l'autoroute 30 ^f	29 302				
Divers	55				
TOTAL		1 415 747			
Fonds aérien					
Location d'un dispositif d'entraînement de vol	–			Le budget de dépenses du Fonds aérien est équilibré puisque les coûts de fonctionnement sont refacturés aux partenaires, à l'exception des revenus autonomes, qui peuvent générer un certain surplus.	
Extinction de feux – Québec	34 269				
Extinction de feux – Entente avec le Centre interservices des feux de forêt du Canada	6 744				
Extinction de feux – Entente hors Canada	4 721				
TOTAL	45 734				
Fonds de gestion de l'équipement roulant					
Location de machinerie, d'équipements et autres	20 833			Le Fonds de gestion de l'équipement roulant doit s'autofinancer.	
TOTAL	20 833				

- a. Il s'agit de données préliminaires : des modifications sont susceptibles d'être apportées à la suite des travaux relatifs à la publication des comptes publics.
- b. Cela inclut les permis spéciaux de circulation et les vignettes de stationnement pour les personnes handicapées.
- c. Cela inclut la portion des montants prélevés sur les immatriculations des véhicules munis d'un moteur de forte cylindrée.
- d. Cela inclut les revenus associés aux véhicules hors route.
- e. Cette contribution n'est pas un tarif au sens de la Loi sur l'administration financière et n'a donc pas à être soumise à l'indexation.
- f. Cela inclut la part versée au partenaire.



Base de tarification et d'indexation

	MÉTHODE DE FIXATION DES TARIFS		MODE D'INDEXATION DES TARIFS	
	BASE	DATE	BASE	DATE
Ministère				
Droits et permis – Immatriculation	Données administratives	1991	Indice des prix à la consommation	1991
Terrains et bâtiments	Prix du marché	Continu	Prix du marché	Continu
Location de terrains, bâtiments et autres	Prix du marché	Continu	Prix du marché	Continu
Fonds des réseaux de transport terrestre				
Droits et permis – Immatriculation	Données administratives	1991	Indice des prix à la consommation	1991
Conductrices et conducteurs, chauffeuses et chauffeurs (permis)	Données administratives	1991	Indice des prix à la consommation	1991
Immatriculation (contribution au transport en commun)	Données administratives	1991	–	–
Location de terrains, bâtiments et autres	Prix du marché	Continu	Prix du marché	Continu
Revenus des haltes routières (hors partenariat public-privé)	Prix du marché	Continu	Prix du marché	Continu
Péage de l'autoroute 25	Prix du marché	Continu	Indice des prix à la consommation	Continu
Péage de l'autoroute 30	Prix du marché	Continu	Indice des prix à la consommation	Continu
Fonds aérien				
Location d'un dispositif d'entraînement de vol	Prix du marché	2014	Prix du marché	2022
Extinction de feux – Québec	Coût des services	Continu	Coût réel	2022
Extinction de feux – Entente avec le Centre interservices des feux de forêt du Canada	Coût des services Prix du marché	2015	Indice des prix à la consommation du Canada	2022
Extinction de feux – Entente hors Canada ^a	Prix du marché	2021	Indice des prix à la consommation du Québec	2022
Fonds de gestion de l'équipement roulant				
Location de machinerie, d'équipements et autres	Coût des services	Continu	Indice des prix à la consommation	2021

a. Une entente a été signée avec la Californie en 2021 et est valide jusqu'en 2024. Une annexe est signée annuellement pour l'indexation des tarifs selon l'indice des prix à la consommation du Québec.

Pour les nouveaux biens et services

Aucun nouveau bien et service n'a été offert en 2021-2022.

Pour les biens et services qui pourraient être tarifés

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

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

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



