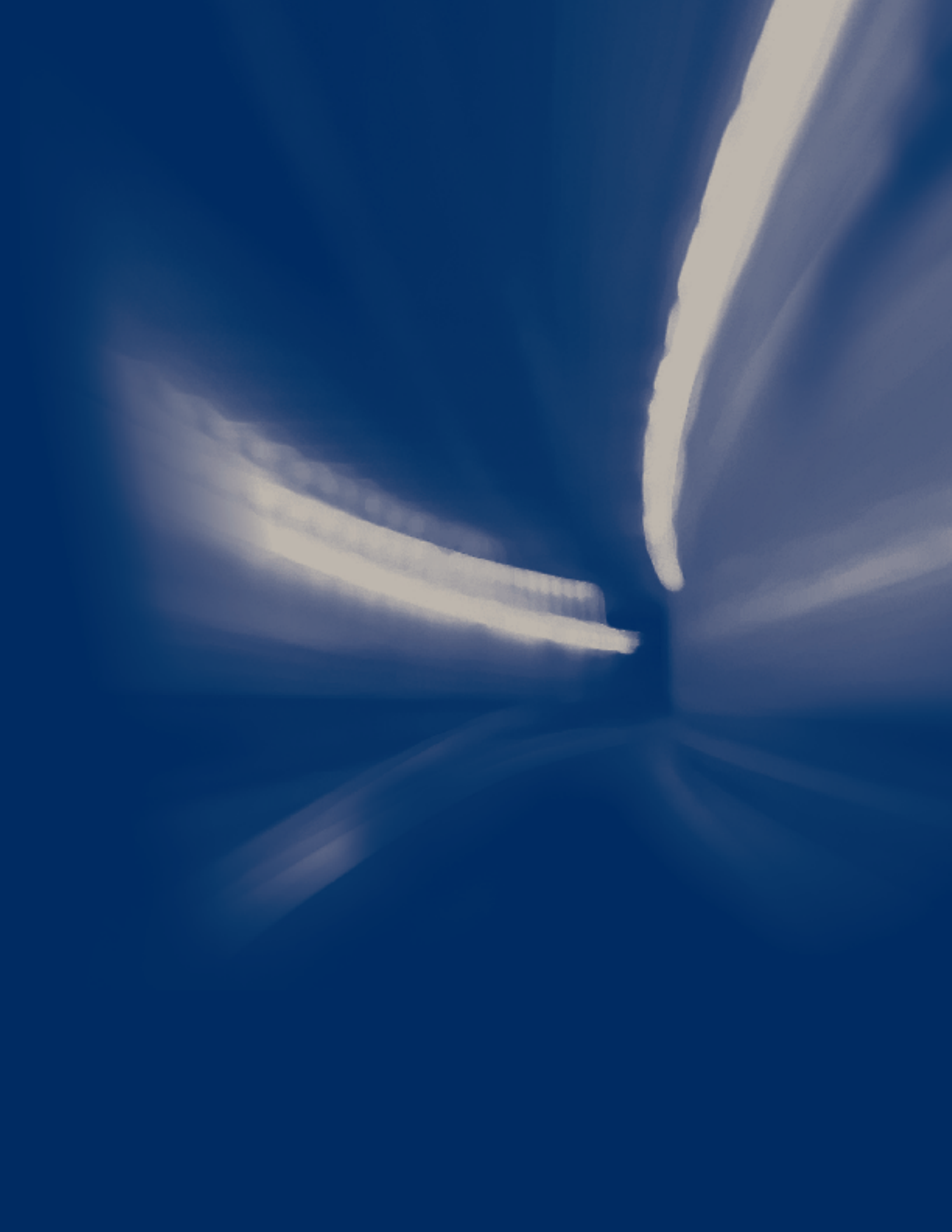




**MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**
Rapport annuel de gestion
2006-2007



**MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**
Rapport annuel de gestion
2006-2007

Cette publication peut également être consultée à l'adresse électronique suivante :

www.mtq.gouv.qc.ca

Ministère des Transports du Québec

ISBN 978-2-550-51095-6

ISBN 978-2-550-51096-3 (PDF)

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2007

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2007

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

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



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

pages 9 à 99

CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT

pages 101 à 147

CENTRE DE SIGNALISATION

pages 149 à 185

Monsieur Michel Bissonnet
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Président,

C'est avec plaisir que je vous transmets le *Rapport annuel de gestion 2006-2007* du ministère des Transports, incluant ceux du Centre de gestion de l'équipement roulant et du Centre de signalisation, pour l'exercice financier ayant pris fin le 31 mars 2007. Conformément aux dispositions de la Loi sur l'administration publique, ces rapports rendent compte des résultats obtenus en fonction des orientations et des objectifs du Ministère, de l'unité autonome de service et de l'agence.

Je profite du dépôt de ce rapport pour souligner certaines réalisations importantes du ministère des Transports pendant l'année 2006-2007. C'est au cours de cette année qu'aura été adoptée la *Politique québécoise du transport collectif* et que l'Année de la sécurité routière et le *Plan de redressement du réseau routier* auront été amorcés. Ces réalisations et plusieurs autres dont fait état le présent rapport constituent des contributions importantes à l'évolution du secteur des transports au Québec.

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



JULIE BOULET

Québec, octobre 2007

Madame Julie Boulet
Ministre des Transports
Hôtel du Parlement
Québec

Madame la Ministre,

C'est avec grand plaisir que je vous présente le *Rapport annuel de gestion 2006-2007* du ministère des Transports. Ce document rend compte de la performance du Ministère relativement à l'atteinte des objectifs de son *Plan stratégique 2005-2008* et du respect des engagements de sa *Déclaration de services aux citoyens*.

Je tiens à souligner la compétence dont fait preuve le personnel du Ministère dans l'exercice de ses fonctions ainsi que la grande qualité de son travail. Il s'agit manifestement d'une équipe ayant à cœur le développement des transports dans une perspective de développement durable.

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



DENYS JEAN

Québec, octobre 2007



Ministère des Transports

La déclaration de la direction	13
Le rapport de validation de la Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes	15
Avant-propos	17
PARTIE 1 : LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS	19
1.1 La présentation du ministère des Transports	20
La mission	20
Le partage des compétences en matière de transport	20
La clientèle et les partenaires	20
L'organisation administrative	21
1.2 Les ressources	22
Les ressources humaines	22
Les ressources financières	23
Les ressources informationnelles	26
PARTIE 2 : LE CONTEXTE ET LES FAITS SAILLANTS	27
2.1 Le contexte du Ministère en 2006-2007	28
2.2 Les faits saillants	31
PARTIE 3 : LES RÉSULTATS	35
3.1 Le sommaire des résultats stratégiques	37
3.2 Les résultats concernant l'atteinte des objectifs du <i>Plan stratégique 2005-2008</i> et du <i>Plan annuel de gestion des dépenses 2006-2007</i>	41
3.3 Les résultats concernant l'atteinte des objectifs du Bureau de la Capitale-Nationale (BCN)	73
3.4 Les résultats des engagements énoncés dans la <i>Déclaration de services aux citoyens</i>	75
3.5 Les actions du Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général	81

PARTIE 4 : LES EXIGENCES LÉGISLATIVES ET GOUVERNEMENTALES	83
4.1 L'application de la politique linguistique	84
4.2 L'accès à l'information et la protection des renseignements personnels	85
4.3 Le suivi des objectifs des programmes d'accès à l'égalité ou du plan d'embauche pour certains groupes cibles	85
4.4 Le suivi des recommandations du Vérificateur général du Québec	88
Annexe I: Les dépenses et investissements du Ministère selon les principales activités	97
Annexe II: La classification du réseau routier 2006-2007	98
Annexe III: Les outils de gestion des risques et les mécanismes de contrôle du Ministère	99

Les informations contenues dans le présent rapport annuel relèvent de la responsabilité de la direction du ministère des Transports. Cette responsabilité porte sur l'exactitude et l'intégrité des données ainsi que sur la fiabilité des résultats.

À ma connaissance, les résultats et les données du *Rapport annuel de gestion 2006-2007* du ministère des Transports :

- décrivent fidèlement la mission, les valeurs et les orientations stratégiques de l'organisation;
- présentent les mandats, les principaux objectifs et les résultats opérationnels;
- couvrent l'ensemble des interventions importantes du ministère des Transports;
- sont exacts et fiables.

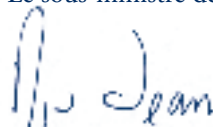
Pour garantir la réalisation des objectifs, la fiabilité des données et de l'information contenues dans le rapport annuel et pour gérer les risques de l'organisation, la direction a exercé un certain nombre de contrôles et mis en place les moyens suivants :

- définition, en fonction de sa mission, des orientations et plans d'action liés à ses activités à l'aide d'un processus de planification stratégique;
- maintien des comités ministériels de direction et de gestion et des comités de gestion dans chaque direction générale pour assurer l'examen et le suivi du fonctionnement et des événements particuliers de manière à pouvoir s'adapter, au besoin;
- maintien, tout au cours de l'exercice financier, des contrôles d'autorisation, d'exécution et de supervision;
- maintien d'un comité de vérification interne et d'évaluation de programmes dont l'objectif est d'appuyer le sous-ministre dans la gestion des activités de vérification et d'évaluation au sein du Ministère;

- maintien des comités ministériels sur l'éthique, sur la protection des renseignements personnels, sur la sécurité informationnelle et maintien d'un responsable de la sécurité de l'information numérique, pour conseiller le sous-ministre en matière d'éthique et de protection des renseignements nominatifs et numériques détenus par le Ministère;
- maintien d'une Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes dont le rôle est d'abord de conseiller la direction du Ministère sur le contrôle, la gouverne d'entreprise, puis d'effectuer des vérifications pour donner à la direction supérieure du Ministère une assurance raisonnable que les activités se déroulent de façon conforme aux lois, aux règlements et aux directives et qu'elles visent l'efficacité et l'économie dans l'utilisation des ressources;
- validation, par la Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes, des données quantitatives et de la cohérence de l'information qualitative présentées dans le *Rapport annuel de gestion 2006-2007* du ministère des Transports.

Je me déclare satisfait des pratiques et des méthodes utilisées pour produire et évaluer le présent rapport annuel.

Le sous-ministre des Transports,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Denys Jean'.

DENYS JEAN

Québec, octobre 2007

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

Monsieur le Sous-Ministre,

La Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes a examiné les résultats, les indicateurs, les explications et les informations présentés dans le rapport annuel de gestion du ministère des Transports pour l'exercice terminé le 31 mars 2007.

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

La responsabilité de l'exactitude, de l'intégrité et de la divulgation de ces données relève de la direction du ministère des Transports.

Au terme de notre examen, nous concluons que les résultats, les indicateurs et les explications contenus dans le *Rapport annuel de gestion 2006-2007* paraissent plausibles et cohérents.

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



LOUISE BOILY

Québec, octobre 2007

Le *Rapport annuel de gestion 2006-2007* du ministère des Transports a été préparé sur la base de l'information disponible au 31 mars 2007. Il couvre la période du 1^{er} avril 2006 au 31 mars 2007. Le gouvernement ayant confié au ministre des Transports la responsabilité de la région de la Capitale-Nationale, le Bureau de la Capitale-Nationale est donc intégré à la structure du ministère des Transports.

Le *Rapport annuel de gestion 2006-2007* constitue l'outil de reddition de comptes du Ministère. Il fait état des résultats relatifs aux objectifs et engagements du *Plan stratégique 2005-2008*, du *Plan annuel de gestion des dépenses 2006-2007* ainsi que de la *Déclaration de services aux citoyens*.

Partie 1 : Le ministère des Transports

La mission¹

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

Le partage des compétences en matière de transport²

Dans le domaine des transports, les responsabilités sont partagées entre le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada. Le Québec a une compétence presque totale sur le transport routier, compétence qu'il partage avec les municipalités, particulièrement pour la gestion du réseau routier local. Il a, par ailleurs, pleine compétence pour légiférer en matière de sécurité routière.

Les secteurs maritime, aérien et ferroviaire relèvent principalement du gouvernement fédéral. On assiste d'ailleurs, depuis quelques années, à un repositionnement du gouvernement fédéral en matière de gestion et de financement de ces activités. Ce contexte amène le gouvernement du Québec à s'investir davantage dans les secteurs du transport maritime, aérien et ferroviaire.

La clientèle et les partenaires

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

Le Ministère compte sur l'appui, la collaboration et l'engagement de nombreux partenaires publics et privés pour offrir à la population et aux entreprises des systèmes de transport appropriés et fonctionnels. À cet égard, il maintient des liens étroits avec la Société de l'assurance automobile du Québec, la Société des traversiers du Québec, la Commission des transports du Québec, l'Agence métropolitaine de transport, les ministères et organismes du gouvernement du Québec, les organismes publics de transport, les conseils intermunicipaux de transport et les organismes municipaux et intermunicipaux de transport. Il travaille aussi en collaboration avec les municipalités, les municipalités régionales de comté (MRC) et les communautés urbaines, les conférences régionales des élus (CRE), ainsi qu'avec le gouvernement du Canada et les organismes relevant directement ou indirectement de sa responsabilité. Enfin, le Ministère maintient des relations, notamment avec les gouvernements des autres États, provinces et territoires, les universités et les centres de recherche, ainsi qu'avec les associations ou entreprises de services de transport, de génie-conseil et de construction.

¹ Nous invitons le lecteur à consulter le site Internet du Ministère (www.mtq.gouv.qc.ca) afin de trouver l'ensemble des informations concernant le Ministère.

² Le lecteur peut se référer au site Internet du Ministère pour plus de détails sur les lois qu'il administre.

L'organisation administrative³

Le personnel du Ministère est réparti dans les six unités administratives⁴ suivantes :

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

Le Ministère compte aussi une unité autonome de service, le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER), ainsi qu'une agence, le Centre de signalisation (CSI). Le Bureau de la Capitale-Nationale (BCN) est également intégré à la structure administrative du Ministère pour l'exercice 2006-2007.

En matière de transport, la Société de l'assurance automobile du Québec, la Société des traversiers du Québec, la Commission des transports du Québec et l'Agence métropolitaine de transport relèvent du ministre des Transports. Enfin, la Commission de la capitale nationale du Québec et le Commissaire au 400^e anniversaire de la Ville de Québec relevaient, jusqu'au 31 mars 2007, du ministre des Transports, responsable de la région de la Capitale-Nationale.

³ Pour plus d'information sur les directions territoriales et les centres de services, le lecteur est invité à consulter le site Internet du Ministère (www.mtq.gouv.qc.ca).

⁴ On peut également se référer à l'organigramme du Ministère, qui est joint au présent rapport annuel.

Les ressources humaines

Le Ministère dispose d'une importante équipe de personnes (employés permanents et occasionnels) qui mettent leurs compétences et leurs habiletés au service des citoyennes et citoyens québécois. Au 31 mars 2007, l'effectif permanent en place au Ministère s'élevait à 4 457 employés, soit 1 419 femmes (32 %) et 3 038 hommes (68 %). Près de 69 % de l'effectif est réparti dans les 14 directions territoriales et les 60 centres de services, assurant au Ministère une présence sur l'ensemble du territoire québécois.

EFFECTIF⁵ PERMANENT DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS (EN NOMBRE DE PERSONNES)
AU 31 MARS 2007

Territoire de travail	Nombre de personnes	Territoire de travail	Nombre de personnes
Bureaux centraux de Québec	1 268	Bureaux centraux de Montréal	131
Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	332	Laval–Mille-Îles	123
Côte-Nord	147	Île-de-Montréal	263
Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau	199	Est-de-la-Montérégie	208
Mauricie–Centre-du-Québec	243	Ouest-de-la-Montérégie	195
Chaudière-Appalaches	284	Estrie	177
Capitale-Nationale	319	Laurentides-Lanaudière	219
		Outaouais	152
		Abitibi-Témiscamingue–Nord-du-Québec	197
TOTAL : Québec, l'Est et les unités centrales	2 792	TOTAL : Montréal, l'Ouest et les unités centrales	1 665
TOTAL DE L'EFFECTIF PERMANENT	4 457		

Source : SAGIP-PAIE 2006-26



⁵ Ces chiffres incluent également les employés du CGER et ceux du CSI.

Le tableau ci-dessous illustre, par catégorie d'emploi, la répartition de l'effectif au cours des deux derniers exercices financiers.

EFFECTIF PERMANENT ET OCCASIONNEL⁶ (EN NOMBRE DE PERSONNES)

Catégorie d'emploi	31 mars 2006			31 mars 2007			Diminution (%)
	Permanent	Occasionnel	Total	Permanent	Occasionnel	Total	
Personnel d'encadrement	362	-	362	357	2	359	0,8
Professionnels	764	49	813	734	39	773	4,9
Ingénieurs	490	17	507	493	14	507	-
Techniciens des travaux publics	772	204	976	756	176	932	4,5
Personnel de soutien et technique	1 296	347	1 643	1 256	381	1 637	0,4
Ouvriers	906	2 036	2 942	861	2 065	2 926	0,5
TOTAL DES EMPLOYÉS	4 590	2 653	7 243	4 457	2 677	7 134	1,5

Source : SAGIP-PAIE 2006-26.

Dans une perspective gouvernementale de réduction de la taille de l'État, le Ministère maintient ses efforts de diminution de l'effectif global. Au 31 mars 2007, l'effectif permanent en place s'élevait à 4 457 personnes par rapport à 4 590 au 31 mars 2006, ce qui représente une diminution de 2,9 %. Ainsi, pour deux départs à la retraite, un poste est pourvu. Une diminution de l'effectif a été constatée dans certaines catégories d'emplois, par ailleurs, celles touchant de près au domaine du génie ont maintenu leur effectif en 2006-2007. Au cours des cinq dernières années, le nombre d'ingénieurs au service du Ministère est resté stable, après avoir connu une forte croissance de 1999 à 2003 (20 %). En 2007, le nombre d'ingénieurs était le même qu'en 2006.

Les ressources financières

LES BUDGETS ET LES PROGRAMMES

Le budget de dépenses du Ministère couvre les dépenses courantes ainsi que la portion imputable à l'exercice en cours des investissements à long terme (amortissement et frais de financement du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, le FCARR). Pour l'exercice financier 2006-2007, il s'élève à 1 997,9 millions de dollars, soit une hausse de 167,4 millions de dollars par rapport à 2005-2006. Quant au budget d'investissement, qui permet d'acquérir divers biens dont la durée de vie s'étend sur plusieurs années (principalement les équipements informatiques capitalisables), il totalise 46,5 millions de dollars, soit une augmentation de 2,2 millions de dollars par rapport à 2005-2006. Ces sommes sont réparties entre les quatre programmes réguliers de la façon suivante :

BUDGETS PAR PROGRAMME

Programmes réguliers	Exercice 2005-2006		Exercice 2006-2007	
	Budget de dépenses (M\$)	Budget d'investissement (M\$)	Budget de dépenses (M\$)	Budget d'investissement (M\$)
1. Infrastructures de transport	1 316,3	30	1 452,1	35,3
2. Système de transport	389,7	2,3	405,1	2,6
3. Administration et services généraux	87,1	12	93,8	7,4
4. Promotion et développement de la région de la Capitale-Nationale	37,4	-	46,9	1,2
TOTAL	1 830,5	44,3	1 997,9	46,5

⁶ Cette donnée correspond au nombre de personnes ayant occupé un poste occasionnel au cours de l'année et inclut les 1 989 employés saisonniers qui figurent sur les listes de rappel même si, pour eux, il s'agit de rappels récurrents. Les stagiaires et étudiants sont exclus.

LES PROGRAMMES SPÉCIAUX

Pour l'exercice 2006-2007, le Ministère disposait aussi de 71,6 millions de dollars pour des programmes spéciaux. Cette somme était répartie comme suit :

- une somme de 71,5 millions de dollars provenant d'ententes avec le gouvernement fédéral, à savoir 67,4 millions pour l'aide aux infrastructures locales de transport, entre autres pour le projet *Réno-Systèmes phase I* de la Société de transport de Montréal, et 4,1 millions de dollars pour l'amélioration des infrastructures aéroportuaires;
- une somme de 0,1 million de dollars provenant des diverses sources dans le cadre du congrès de la Northeast Association of State Transportation Officials géré par le Ministère en 2006.

LE FONDS DE CONSERVATION ET D'AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER

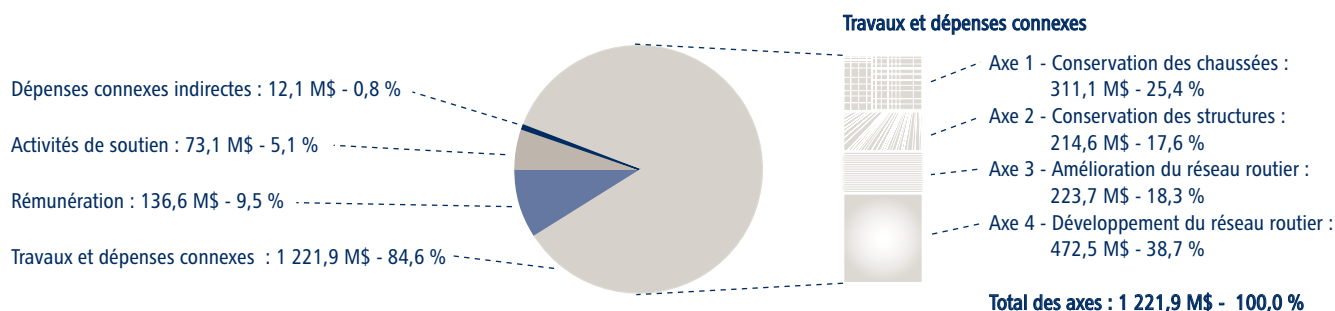
Par l'entremise du FCARR, le Ministère a reçu l'autorisation de réaliser des investissements de 1 444,7 millions de dollars. Ces derniers sont financés à même une contribution versée par le Ministère à l'intérieur du budget de dépenses du programme 1 « Infrastructures de transport » et, dans une moindre mesure, à partir de contributions de partenaires.

Par ailleurs, les sommes prévues (921,1 millions de dollars) pour l'amortissement et la contribution au FCARR, qui représentent l'étalement comptable d'investissements déjà réalisés ainsi que leurs coûts de financement à long terme, se répartissent comme suit :

- 805,1 millions de dollars pour la contribution au financement du FCARR;
- 104,5 millions de dollars pour l'amortissement des travaux sur le réseau routier antérieurs à la création du FCARR ainsi que des autres infrastructures de transport;
- 11,5 millions de dollars pour l'amortissement d'actifs autres que les infrastructures de transport.

En totalisant l'ensemble de ces budgets, le Ministère a donc à sa disposition 2 639,6 millions de dollars, une fois exclue la somme de 921,1 millions de dollars pour l'amortissement et la contribution au FCARR comparativement à 2 467,3 millions de dollars en 2005-2006.

FIGURE 1 - VENTILATION DES DÉPENSES DU FCARR (1 443,7 M\$)



LA GESTION FINANCIÈRE

Au regard des enjeux stratégiques du Ministère pour 2006-2007, les efforts suivants ont été déployés sur le plan financier :

- **Assurer des infrastructures de transport sécuritaires, en bon état et fonctionnelles :** investissements de 223,7 millions de dollars dans l'amélioration du réseau routier, notamment sur le plan de la sécurité routière; investissements de 311,1 millions de dollars dans la conservation des chaussées; investissements de 214,6 millions de dollars dans la conservation des structures et 278,2 millions de dollars consacrés à l'exploitation du réseau (respectivement 253,4 millions de dollars, 347,7 millions de dollars, 230,5 millions de dollars et 432,8 millions de dollars, si l'on inclut la main-d'œuvre et les frais administratifs, mais que l'on exclut les frais indirects)⁷.
- **Améliorer l'efficacité des systèmes de transport dans une perspective de développement durable :** investissements de 472,5 millions de dollars dans le développement du réseau routier (497,6 millions de dollars si l'on inclut la main-d'œuvre et les frais administratifs, mais que l'on exclut les frais indirects)⁸; aide à l'investissement et à l'exploitation du transport en commun de 237,4 millions de dollars; aide au transport adapté de 64,8 millions de dollars; 67,7 millions de dollars pour les dessertes de transport maritime et aérien et une aide de 5 millions de dollars pour les infrastructures multimodales.
- **Offrir de meilleurs services aux citoyens :** investissements de 35,4 millions de dollars pour l'amélioration des systèmes ministériels d'information ainsi que pour la mise en place d'un portail d'information et de services en ligne.

^{7, 8} Le total des frais indirects s'élève à 114,5 M\$.

Les ressources informationnelles

L'utilisation des ressources informationnelles est un moyen privilégié par le Ministère pour répondre aux orientations gouvernementales et réaliser les projets ministériels. Au cours de l'année 2006-2007, le Ministère a mené plusieurs projets en relation avec les objectifs stratégiques et l'amélioration des services à la clientèle. Parmi les projets les plus importants, mentionnons :

- le soutien aux activités du Ministère relatives à l'aide à la décision en viabilité hivernale, à la gestion des projets routiers et des structures;
- l'aide à la réalisation du *Plan stratégique québécois des systèmes de transport intelligents (STI)*;
- l'élaboration du dossier d'affaires pour le thème Transport, la refonte du site Internet et des services ministériels dans le contexte du gouvernement en ligne;
- la consolidation de l'infrastructure de sécurité afin de se conformer aux nouvelles orientations gouvernementales en la matière.

Au cours de l'année 2006-2007, le Ministère a également travaillé à consolider la première phase de la révision du système budgétaire gouvernemental découlant de la solution d'affaires en gestion intégrée des ressources (SAGIR). De nouvelles fonctionnalités de traitement de l'information financière et d'acquisition remplacent le Système de gestion budgétaire et comptable (SYGBEC) depuis le 3 avril 2006. L'implantation du nouveau système budgétaire SAGIR permet la mise en place de nouvelles façons de faire axées sur le regroupement d'activités, en accord avec les orientations gouvernementales et celles du Centre de services partagés du Québec.

Partie 2 : Le contexte et les faits saillants

Au cours de l'année 2006-2007, les directions du Ministère ont mis en œuvre les priorités et les orientations gouvernementales tout en poursuivant la réalisation des activités prévues dans le *Plan stratégique 2005-2008* et dans le *Plan annuel de gestion des dépenses 2006-2007*, ainsi que les engagements pris dans la *Déclaration de services aux citoyens*.

L'effondrement du viaduc de la Concorde : un évènement tragique et exceptionnel

Le 30 septembre 2006 a eu lieu un évènement tragique et exceptionnel qui a bouleversé le Québec en raison du décès de cinq personnes provoqué par l'effondrement d'une partie du viaduc de la Concorde enjambant l'autoroute 19 à Laval. Des mesures exceptionnelles ont alors été mises en œuvre par le Ministère pour maintenir la sécurité des usagers, dont l'inspection, la reconstruction ou le renforcement, selon le cas, de quelques structures techniquement apparentées et la mise en place d'un plan d'atténuation pour parer aux conséquences des fermetures sur l'utilisation des réseaux de transport. Le gouvernement, par l'entremise de son ministre de la Sécurité publique, a par ailleurs annoncé la tenue d'une commission d'enquête sur les circonstances entourant l'évènement. Le 15 octobre 2007, elle doit déposer son rapport sur les mesures à prendre pour éviter qu'un tel évènement se reproduise. La Commission, présidée par M^e Pierre Marc Johnson, est à l'œuvre depuis le début du mois d'octobre 2006. Le ministère des Transports collabore aux travaux de la Commission en fonction des demandes de celle-ci et des pouvoirs et responsabilités qui lui incombent.

Par ailleurs, dans le cadre de ses mandats habituels, le Ministère a la responsabilité d'offrir aux Québécoises et Québécois des infrastructures de transport sécuritaires, en bon état et fonctionnelles. L'amélioration constante de l'efficacité des systèmes de transport devient une condition essentielle au développement d'une économie stable et d'une société prospère respectueuse de son environnement. Au cours de l'année 2006-2007, quatre grands dossiers ont connu des progrès importants.

a) Le développement durable

Le développement durable demeure un enjeu important pour le Ministère. En 2006-2007, ce domaine a été marqué notamment par l'élaboration et l'adoption par le gouvernement de la *Politique québécoise du transport collectif* en juin 2006. Elle s'inscrit directement dans la mise en œuvre du développement durable en raison des dimensions économique, environnementale et sociale liées à l'utilisation du transport collectif et à son accessibilité. De plus, elle s'inscrit dans le plan d'action gouvernemental de lutte contre les changements climatiques. Globalement, la Politique vise l'augmentation de l'achalandage du transport en commun de 8 % sur les cinq prochaines années et, ultimement, l'accroissement de la part modale du transport en commun.



À cette fin, des ressources additionnelles seront rendues disponibles pour l'amélioration des services offerts à la population à partir d'un volet du Fonds vert mis en place dans le cadre du plan d'action 2006-2012 de lutte contre les changements climatiques, intitulé *Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir*. La modernisation et le développement des infrastructures et équipements seront également encouragés par deux programmes d'aide financière au transport en commun : le *Programme d'aide au transport collectif des personnes*, qui a été bonifié, et un tout nouveau programme, le *Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec*.

Dans le cadre de la Loi sur le développement durable du Québec, qui vise à instaurer un nouveau cadre de responsabilisation de tous les ministères et organismes, le Ministère a également entrepris le développement d'une stratégie ministérielle en développement durable. Accompagnée d'un plan d'action, cette stratégie permettra au Ministère, comme gestionnaire du réseau et comme organisme public, de préciser ses intentions et ses actions à l'égard du domaine du transport québécois.

Le Ministère a poursuivi la planification d'un système ministériel de gestion environnementale afin de faciliter la prise en considération de l'environnement et du développement durable dans l'ensemble de ses activités, de ses produits et de ses services, conformément à l'objectif ministériel inscrit dans le *Plan gouvernemental sur la diversité biologique 2004-2007*. Selon la norme ISO 14001 (2004), un système ministériel de gestion environnementale est une composante du système de gestion d'un organisme utilisée pour élaborer et mettre en œuvre sa politique environnementale et gérer ses aspects environnementaux.

Le Ministère a aussi apporté une importante contribution à la production du plan d'action 2006-2012 de lutte contre les changements climatiques et La stratégie énergétique du Québec 2006-2015, intitulée *L'énergie pour construire le Québec de demain*. De plus, étant donné que ces deux documents de planification ont plusieurs points en commun au chapitre des interventions en transport, le Ministère a amorcé son plan d'action ministériel de mise en œuvre des mesures qui y sont avancées, soit la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'adaptation aux conséquences des changements climatiques en transport et l'efficacité énergétique. Le Ministère a produit le document *L'environnement dans les travaux de construction et d'entretien des routes et des ponts*, qui est un outil de gestion environnementale facilitant l'intégration de l'environnement dans le cheminement des projets d'infrastructures routières. Enfin, le Ministère est à élaborer un plan québécois pour une gestion environnementale des sels de voirie.

b) Le maintien des actifs

Le réseau routier est un atout essentiel de notre économie et un élément important du patrimoine d'infrastructures. Par contre, il est vieillissant, puisque la majorité des autoroutes ont été construites dans les années 1960 et 1970. La situation est la même à l'égard des nombreuses structures qui se trouvent sur les quelque 30 000 kilomètres de route sous la responsabilité du Ministère. Ces structures requièrent des investissements importants. C'est pourquoi le maintien des actifs est un dossier majeur au Ministère. En 2006, 1,4 milliard de dollars ont été affectés à la conservation, à l'amélioration et au développement du réseau routier, ce qui a permis d'intervenir sur plus de 1 774 kilomètres de route et sur près de 470 structures. Le défi est tout aussi grand en matière de transport collectif, puisque les besoins d'investissements sont de l'ordre de 4,6 milliards de dollars pour les dix prochaines années en termes d'amélioration, de développement et de maintien des actifs.

c) La sécurité routière

Depuis 1973, il est possible de constater une amélioration globale du bilan routier, et ce, malgré l'accroissement du nombre de véhicules en circulation sur les routes. Par contre, la tendance est légèrement à la hausse depuis 2001 en ce qui concerne le nombre de décès.

La sécurité routière est un élément déterminant dans les actions du Ministère à l'intention des usagers de la route. Au cours de l'année 2005-2006, le Ministère a mis sur pied la Table québécoise de la sécurité routière, qui fait appel à la participation de multiples intervenants. Quatre réunions ont été tenues en 2006-2007, au cours desquelles les participants ont examiné des propositions de mesures visant à améliorer le bilan routier. Le Ministère, en s'appuyant sur les travaux de la Commission parlementaire sur la sécurité routière et sur le rapport de la Table québécoise de la sécurité routière, compte proposer un plan d'action au gouvernement en matière de sécurité routière. Il présentera les moyens retenus de même que les actions et les interventions qui permettront d'atteindre une nouvelle cible d'amélioration du bilan routier au Québec. Ce plan interpellera tous les partenaires concernés ainsi que l'ensemble des citoyens, car la sécurité routière est un enjeu de société.

En 2006-2007, le Ministère a investi 531,6 millions de dollars en sécurité routière. Cette somme a été répartie entre l'entretien des équipements de sécurité (33,8 millions de dollars), la conservation des structures (55,2 millions de dollars), l'amélioration du réseau (137,7 millions de dollars), la conservation des chaussées et autres éléments (85,6 millions de dollars) et le développement du réseau (219,3 millions de dollars).

Le 13 décembre 2006, l'Assemblée nationale a adopté une motion pour faire de 2007 l'Année de la sécurité routière.

d) Le partenariat public-privé

Le partenariat public-privé (PPP) est un mode de réalisation qui se caractérise par une entente contractuelle entre les secteurs public et privé. Cette entente détermine entre autres le partage des risques et permet de mieux respecter les coûts et les délais de réalisation. Trois projets pouvant être réalisés au moyen d'un PPP ont été déterminés et continuent de progresser en conformité avec les approches applicables à ce type de démarche, telles que définies par le Conseil du trésor : l'achèvement de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval, celui de l'autoroute 30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion et la mise en place d'un nouveau réseau d'aires de service. L'ensemble de ces trois projets mènera à des investissements potentiels de plus ou moins 2 milliards de dollars. Au cours de l'année 2006-2007, ces trois projets se sont poursuivis. Pour l'autoroute 25, l'appel de propositions est réalisé et trois propositions ont été reçues. En ce qui concerne l'autoroute 30, l'appel de qualification est réalisé. Pour les aires de service, l'appel de qualification est également réalisé, et un appel de propositions est lancé.

La présente section expose les principales actions importantes du Ministère qui ont marqué l'année 2006-2007 dans le secteur des transports, en fonction des orientations stratégiques ministérielles.

ORIENTATION 1

ASSURER AUX USAGERS DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT SÉCURITAIRES, EN BON ÉTAT ET FONCTIONNELLES

- En 2006, sur les routes du Québec, le nombre d'accidents mortels s'est élevé à 661, dont 426 (64 %) ont eu lieu sur le réseau routier sous la responsabilité du Ministère. De plus, le nombre total de décès est de 717, dont 475 (66 %) se sont produits sur les routes sous la responsabilité du Ministère.
- À l'occasion de l'Année de la sécurité routière, le Ministère a travaillé, avec ses partenaires, à mettre en place plusieurs actions de mobilisation, de sensibilisation et de contrôle permettant de réduire le nombre de victimes d'accidents mortels ou graves sur le réseau routier. Le point fort de cette Année sera le dépôt du *Plan d'action gouvernemental en sécurité routière*, dont le lancement est prévu pour l'automne 2007.
- En matière de communication, le Ministère a redoublé d'efforts en misant sur une campagne intégrée, regroupant entre autres les thèmes de la signalisation, de la sécurité à l'approche des grands chantiers, de la sécurité routière lors de conditions hivernales et des risques qu'entraîne la présence de la grande faune aux abords des routes. En raison de son pouvoir de persuasion, la télévision a été le moyen privilégié pour mener une campagne visant à faire de la sécurité routière un enjeu de société. Le Ministère a également recouru à une panoplie de moyens pour assurer une présence soutenue dans les médias tout au long de l'année, notamment la diffusion de messages à la radio et dans les imprimés ainsi que l'organisation de diverses activités de relations publiques.
- Le Ministère a annoncé, en 2005, un vaste plan de redressement du réseau routier québécois avec un investissement sans précédent de 3,9 milliards de dollars sur une période de trois ans. Au printemps 2006, cette somme a été augmentée de 1,4 milliard de dollars et prolongée d'un an, faisant passer à 5,3 milliards de dollars les investissements prévus. Au début de 2007, une augmentation a de nouveau été accordée pour faire augmenter à 7,9 milliards de dollars les investissements sur les quatre années subséquentes. Les investissements réalisés et annoncés depuis le début du plan en 2005-2006 atteindront, en 2011, quelque 10,4 milliards de dollars. Le *Plan de redressement du réseau routier* a pour but d'améliorer l'état et la qualité des structures et des routes tout en réalisant de grands projets visant l'amélioration de la sécurité et de la fluidité de la circulation sur les corridors de commerce intérieur et extérieur.
- L'exercice 2006-2007 constitue la deuxième année du plan de redressement du réseau routier québécois, qui s'échelonne sur six ans. Durant cette période, le Ministère et ses partenaires ont investi plus de 1,4 milliard de dollars (FCARR) dans le rehaussement de la qualité du réseau routier supérieur, soit une augmentation de 128,5 millions de dollars par rapport à 2005-2006.

- Dans l'ensemble, en 2006, 63,2 % du réseau routier supérieur québécois présentait une chaussée considérée comme en bon état selon l'indice de rugosité international (IRI). Il s'agit d'une hausse de 1,1 point de pourcentage par rapport à l'an dernier. C'est la première fois depuis 1999 qu'une amélioration est observée pour deux années consécutives.

ORIENTATION 2

AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES SYSTÈMES DE TRANSPORT DANS UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Au Québec, plus de 70 % de la population a accès à un service de transport en commun, tandis que le transport adapté dessert 98,1 %⁹ de la population. Le Ministère est un partenaire de premier plan des municipalités pour le financement du transport en commun. En effet, il absorbe près de 70 % des coûts du transport adapté et de 50 % à 100 % des coûts des projets d'immobilisations pour les neuf sociétés de transport au Québec. Au cours de l'année 2006-2007, il a versé une aide directe de plus de 308,9 millions de dollars pour l'ensemble des modes de transport collectif, aide à laquelle il faut ajouter une somme de plus de 119 millions de dollars provenant du Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun et de la taxe sur l'essence dans la région de Montréal.
- En 2005, près de 511 millions de déplacements ont été effectués en transport en commun au Québec, ce qui représente près du tiers du total canadien. Cependant, on constate tout de même une baisse d'intérêt pour les moyens qui constituent des solutions de rechange à l'automobile au cours des dernières années, particulièrement dans la région de Montréal.
- La *Politique québécoise du transport collectif* a été adoptée en juin 2006. Elle précise les ressources additionnelles consacrées à l'amélioration des services de transport collectif.
- À la suite de la ratification de l'entente intervenue en 2005 entre le Canada et le Québec, le gouvernement fédéral est un nouveau partenaire financier du transport collectif. Cette participation du gouvernement fédéral a permis la mise en place du *Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec*. Dans le cadre de ce Programme, la contribution financière de 504 millions de dollars des gouvernements du Canada et du Québec, à laquelle s'ajoute celle de 93 millions de dollars des municipalités, permettra d'affecter 597 millions de dollars au financement des infrastructures locales de transport en commun pour la période 2005-2010.
- En plus de la *Politique québécoise du transport collectif* adoptée en juin 2006, le gouvernement a également confirmé un certain nombre d'initiatives nouvelles afin d'appuyer davantage le transport en commun. Il s'agit du remboursement aux organismes de transport en commun de la taxe sur le carburant, ce qui représente une somme additionnelle de 10,5 millions de dollars. S'ajoutent aussi la déductibilité de 200 % des coûts du laissez-passer de transport en commun payé par l'employeur ainsi que la non-imposition de cet avantage pour l'employé.



⁹ Source : Répertoire statistique transport adapté 2005, MTQ

- À titre de principal bailleur de fonds pour les services de transport adapté, le Ministère a amorcé, au cours de l'année 2006-2007, la révision du cadre financier du transport adapté de façon à mettre en place un nouveau cadre financier pour le 1^{er} janvier 2008.
- Le *Programme d'aide en transport maritime* s'est terminé en mars 2006 pour faire place au *Programme d'aide à l'intégration modale*, annoncé en octobre 2006. Il s'agit d'un programme de 21 millions de dollars investis sur cinq ans et comportant cinq volets (Infrastructures intermodales, ferroviaires et maritimes - Projets pilotes - Études - Promotion des modes maritime et ferroviaire - Valorisation du transport maritime et du Saint-Laurent).
- En 2006-2007, le Ministère s'est engagé à subventionner sept projets d'infrastructures intermodales totalisant près de un million de dollars. Ces projets sont en voie de réalisation.
- Le Ministère s'est engagé à soutenir l'industrie maritime du Québec dans une campagne de valorisation du transport maritime. La campagne couvre une période de trois ans, devrait coûter environ 3 millions de dollars et sera financée en parts égales par l'industrie et le Ministère. En 2006-2007, le Ministère a versé 211 331 \$ dans le cadre de cette campagne.
- Afin de favoriser le maintien d'un service adéquat de transport aérien entre les régions et les grands centres, le Ministère a déboursé, au cours des trois dernières années et dans le cadre d'une entente avec Air Canada, 7,5 millions de dollars. L'échéance de cette entente était le 6 janvier 2006 et a été reconduite pour une période de six mois, soit jusqu'au 6 juillet 2006. Le coût de cette reconduction est de 1,25 million de dollars. De plus, le Ministère a retenu une approche globale comportant un ensemble de mesures, dont le nouveau *Programme d'aide au transport aérien* et une bonification du *Programme de réduction des tarifs aériens*. Le coût des mesures est de 3,1 millions de dollars par année.
- Pendant l'année 2006-2007, le Ministère a continué à coordonner l'élaboration d'un plan stratégique des systèmes de transport intelligents (STI) pour doter le Québec, en 2007, d'un cadre de référence appuyant, dans un horizon de dix ans, la mise en œuvre concertée et intégrée des STI au Québec.



ORIENTATION 3

AMÉLIORER LA PERFORMANCE DE L'ORGANISATION POUR DE MEILLEURS SERVICES AUX CITOYENS

- Le Ministère a défini cinq défis de gestion qui guident les pratiques et les comportements des gestionnaires à l'égard des efforts à déployer pour améliorer la performance de leur unité. Ces défis sont la mobilisation des personnes, le travail en équipe, l'efficacité et l'efficacités, la communication des actions du Ministère et l'éthique. Pour chacun de ces défis, des pistes d'action, des mesures et des outils sont proposés aux cadres pour les aider à implanter une véritable culture de concertation et d'amélioration de la performance.
- Au cours de 2006-2007, en matière de sécurité civile, le Ministère s'est doté d'un plan de continuité des activités prévoyant la détermination et le maintien des services essentiels, dans le but d'assurer une gestion adéquate de l'absentéisme de son personnel en cas de pandémie. Ce plan de continuité des activités permet de répondre aux exigences gouvernementales et légales au regard du *Plan gouvernemental en cas de pandémie d'influenza* et aux articles 60 et 61 de la Loi sur la sécurité civile.

- Le Ministère a aussi poursuivi ses efforts pour améliorer les systèmes d'information, notamment sur le plan de la gestion des ressources et des infrastructures routières. Les principales améliorations concernent l'implantation de la solution d'affaires en gestion intégrée des ressources (SAGIR), les travaux visant à doter le Ministère d'un système de gestion pour les projets routiers, le remplacement du système de gestion des structures du réseau routier québécois et la mise en place d'un système de gestion des travaux d'exploitation du réseau routier.
- Le Ministère participe à l'implantation du modèle des services partagés et est impliqué dans trois démarches en ce sens. Il participe aux quatre projets pilotes des centres interministériels régionaux de services partagés. Il prépare aussi l'implantation des services partagés du portefeuille Transports comprenant le ministère des Transports, la Société de l'assurance automobile du Québec et la Commission des transports du Québec. Enfin, il adhère aux cinq projets prioritaires du Centre de services partagés du Québec, soit l'optimisation des environnements informatiques, la gestion de la rémunération et des avantages sociaux, le soutien en opérations financières, le regroupement de tous les concours de recrutement et de promotion ainsi que le soutien au gouvernement en ligne.
- Dans le *Plan de modernisation 2004-2007* du gouvernement du Québec, six projets en transport ont été définis concernant la mise en place éventuelle d'un partenariat public-privé (PPP). Des six projets retenus, trois sont proposés pour être réalisés en PPP (autoroute 25, autoroute 30 et aires de service), et des étapes de la mise en œuvre des partenariats ont été franchies.

LE BUREAU DE LA CAPITALE-NATIONALE

- Le Bureau de la Capitale-Nationale (BCN) a pour mission de contribuer au développement et à la diversification économique de la région de la Capitale-Nationale en veillant à l'adaptation de l'action gouvernementale au contexte particulier de la région. Dans cette perspective, le BCN a précisé ses rôles en 2006-2007, dans le but de favoriser l'atteinte de cibles partagées tant par les acteurs publics que privés. Le BCN administre les outils financiers, notamment le Fonds de développement économique de la région de la Capitale-Nationale (FDERCN), afin de créer un effet de levier en appuyant, en complémentarité avec les acteurs régionaux et les ministères sectoriels, des projets économiques, culturels et sociaux. Le BCN est appelé à intervenir dans divers dossiers de développement régional de première importance, notamment en ce qui concerne l'appui du gouvernement aux Fêtes du 400^e anniversaire de Québec en 2008. À cet effet, il apporte un soutien à l'action du commissaire au 400^e et assure le suivi administratif de l'aide gouvernementale de 40 millions de dollars accordée à la Société du 400^e. Le BCN a établi des partenariats importants avec la Conférence régionale des élus (CRE), les centres locaux de développement (CLD), PÔLE Québec Chaudière-Appalaches, l'Office du tourisme de Québec et le Conseil de la Nation huronne-wendat.



Partie 3 : Les résultats

La présente partie fait état des résultats découlant des actions menées par le Ministère au cours de l'exercice financier 2006-2007 en ce qui concerne le *Plan stratégique 2005-2008*, le *Plan annuel de gestion des dépenses 2006-2007* et la *Déclaration de services aux citoyens*. Pour la période 2005-2008, le Ministère a retenu trois grandes orientations pour son Plan stratégique :

- Orientation 1** Assurer aux usagers des infrastructures de transport sécuritaires, en bon état et fonctionnelles
- Orientation 2** Améliorer l'efficacité des systèmes de transport dans une perspective de développement durable
- Orientation 3** Améliorer la performance de l'organisation pour de meilleurs services aux citoyens

Pour y parvenir, le Ministère articule ses actions autour des axes d'intervention suivants :

- 1.1 la sécurité des usagers;
- 1.2 la conservation des infrastructures;
- 1.3 l'exploitation des infrastructures;
- 2.1 les réseaux internationaux et interrégionaux;
- 2.2 les réseaux urbains;
- 2.3 l'environnement et le développement durable;
- 2.4 la recherche et l'innovation;
- 3.1 la gestion des ressources;
- 3.2 les relations avec les partenaires publics et privés;
- 3.3 les relations avec les citoyens et les entreprises.

Le *Plan annuel de gestion des dépenses 2006-2007*¹⁰ tient compte des principaux objectifs du *Plan stratégique 2005-2008* et des ressources disponibles. Les résultats atteints par le Ministère au cours de l'année 2006-2007, en fonction de ces orientations, axes d'intervention et objectifs, sont présentés dans cette section.

¹⁰ *Budget de dépenses 2006-2007, volume III, Plans annuels de gestion des dépenses des ministères et organismes*, Conseil du trésor du Québec.

ORIENTATION 1

ASSURER AUX USAGERS DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT SÉCURITAIRES, EN BON ÉTAT ET FONCTIONNELLES

Axe d'intervention 1.1 - La sécurité des usagers

OBJECTIFS STRATÉGIQUES	PRINCIPAUX RÉSULTATS	RÉFÉRENCES
1. D'ici 2006, élaborer, conjointement avec la SAAQ, et rendre publique une nouvelle politique de sécurité routière.	Un plan d'action gouvernemental est en préparation. De nombreuses actions de sensibilisation et de mobilisation ont été entreprises dans le cadre de l'Année de la sécurité routière.	p. 41
2. D'ici 2005, favoriser la concertation entre tous les partenaires en sécurité, notamment par la mise en place de la Table de concertation en sécurité routière.	Les participants à la Table québécoise de la sécurité routière, créée le 12 décembre 2005, ont tenu quatre réunions en 2006-2007. Au cours de ces rencontres, ils ont examiné des propositions de mesures pour réduire le nombre d'accidents routiers en vue de produire un rapport à la ministre.	p. 42
3. Au cours de la période 2005-2008, contribuer à améliorer la sécurité des usagers des infrastructures routières sous la responsabilité du Ministère par des interventions en vue notamment de prévenir ou de réduire les accidents résultant d'une sortie de route et les accidents aux intersections.	Le Ministère a réalisé en priorité des interventions ayant un effet positif sur la sécurité, notamment la réparation de glissières, le nivellement des accotements de même que l'élimination ou le déplacement d'obstacles.	p. 43
4. Au cours de la période 2005-2008, contribuer à améliorer le bilan des accidents liés aux véhicules lourds et aux véhicules hors route.	La Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route a été adoptée le 13 juin 2006. Une des modifications à la Loi est celle de l'âge minimal pour conduire, qui passe de 14 à 16 ans. En juillet 2006, la ministre déléguée aux Transports a confié le mandat aux CRE de mettre en place des tables de concertation régionale pour améliorer la cohabitation des différents véhicules hors route.	p. 45

Axe d'intervention 1.2 - La conservation des infrastructures

OBJECTIFS STRATÉGIQUES	PRINCIPAUX RÉSULTATS	RÉFÉRENCES
5. Au cours de la période 2005-2008, améliorer la qualité des chaussées du réseau routier sous la responsabilité du Ministère.	Dans l'ensemble, en 2006, 63,2 % du réseau routier supérieur québécois présentait une chaussée considérée en bon état selon l'indice de rugosité international (IRI). Il s'agit d'une hausse de 1,1 point de pourcentage par rapport à l'an dernier. C'est la première fois depuis 1999 qu'une amélioration est observée pour deux années consécutives. Le Ministère est intervenu en 2006 sur 1 774 kilomètres de routes appartenant au réseau.	p. 46
6. Au cours de la période 2005-2008, maintenir la qualité des structures du réseau routier sous la responsabilité du Ministère.	Le Ministère a réalisé des interventions sur près de 470 structures. De ce nombre, 96 ont vu leurs déficiences entièrement corrigées, ce qui constitue un résultat identique à l'an dernier, qui était un des meilleurs des dernières années. Lorsqu'une structure est réparée, elle n'a généralement besoin d'aucune intervention d'entretien avant dix ans. Au total, 2 656 structures, soit 52,9 %, ne nécessiteront aucune intervention.	p. 47

Axe d'intervention 1.3 - L'exploitation des infrastructures

OBJECTIFS STRATÉGIQUES	PRINCIPAUX RÉSULTATS	RÉFÉRENCES
7. Au cours de la période 2005-2008, assurer un entretien de qualité des routes sous la responsabilité du Ministère en donnant priorité aux interventions qui ont un impact sur la sécurité.	Le taux de présence du marquage, qui est de 72,4 % au printemps, est légèrement à la baisse. Le taux de respect du délai pour la mise en forme des accotements, soit 105 %, dépasse la cible de 100% établie dans les objectifs, tandis que le taux de respect des exigences pour l'entretien hivernal des routes de 92,9 % est légèrement à la hausse.	p. 49
8. Au cours de la période 2005-2008, favoriser le maintien de la fonctionnalité des routes sous la responsabilité du Ministère par une meilleure gestion des accès, notamment pour les nouvelles voies de contournement.	De nouvelles voies de contournement ont été protégées sur 8,1 kilomètres, par des mesures de contrôle des accès afin d'assurer des déplacements efficaces et sécuritaires.	p. 50

ORIENTATION 2

AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES SYSTÈMES DE TRANSPORT DANS UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Axe d'intervention 2.1 - Les réseaux internationaux et interrégionaux

OBJECTIFS STRATÉGIQUES	PRINCIPAUX RÉSULTATS	RÉFÉRENCES
9. Au cours de la période 2005-2008, accroître l'efficacité des grands corridors internationaux et interrégionaux par la réalisation de projets majeurs d'amélioration du réseau routier et par un renforcement de la coopération avec les administrations voisines.	Le Ministère a réalisé, sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE), des travaux majeurs d'amélioration sur près de 76 kilomètres. Il a signé deux nouvelles ententes avec les gouvernements du Nouveau-Brunswick et de l'Ontario portant sur les intérêts communs des parties.	p. 51
10. Au cours de la période 2005-2008, promouvoir et soutenir l'utilisation du transport ferroviaire, maritime et intermodal.	Le <i>Plan d'action maritime</i> est réalisé à 78 %. Par ailleurs, le nombre de wagons circulant sur le réseau de chemin de fer d'intérêt local (CFIL) a diminué en 2006, passant de 196 377 à 187 957 wagons.	p. 52
11. Au cours de la période 2005-2008, favoriser le maintien d'un service adéquat de transport aérien entre les régions et les grands centres.	Le service régional s'est amélioré pendant l'année 2006-2007, passant de 34 à 40 liaisons aériennes.	p. 54
12. Au cours de la période 2005-2008, contribuer au développement touristique en appuyant l'achèvement de la Route verte en vue de son inauguration en 2007.	Le circuit de la Route verte est réalisé à 86 %.	p. 54

Axe d'intervention 2.2 - Les réseaux urbains

OBJECTIFS STRATÉGIQUES	PRINCIPAUX RÉSULTATS	RÉFÉRENCES
13. Au cours de la période 2005-2008, favoriser la croissance de l'utilisation des modes de transport autres que l'automobile, notamment en contribuant à la révision du cadre de financement du transport en commun.	La <i>Politique québécoise du transport collectif</i> a été annoncée le 16 juin 2006. Elle vise à accroître l'achalandage du transport en commun de 8 % d'ici 2012. L'achalandage concernant le transport en commun dans les grandes agglomérations a connu une hausse de 4,7 millions de personnes en 2005.	p. 55
14. D'ici 2006, élaborer un nouveau cadre d'intervention sur la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal.	En 2006, les échanges techniques avec les partenaires ont été intensifiés, et les études et analyses ont été poursuivies.	p. 57

Axe d'intervention 2.3 - L'environnement et le développement durable

OBJECTIFS STRATÉGIQUES	PRINCIPAUX RÉSULTATS	RÉFÉRENCES
15. Au cours de la période 2005-2008, contribuer à l'élaboration et à la mise en œuvre du <i>Plan de développement durable du Québec</i> pour le secteur des transports.	À la suite de la promulgation, en avril 2006, de la Loi sur le développement durable, le Ministère a amorcé l'élaboration d'une stratégie en la matière. Il contribue à sa mise en œuvre, notamment par la <i>Politique québécoise du transport collectif</i> .	p. 58
16. Au cours de la période 2005-2008, contribuer à l'élaboration et à la mise en œuvre de la stratégie gouvernementale sur les changements climatiques pour le secteur des transports.	Le Ministère a participé à la mise en œuvre du plan d'action 2006-2012 de lutte contre les changements climatiques rendu public le 15 juin 2006.	p. 59

Axe d'intervention 2.4 - La recherche et l'innovation

OBJECTIFS STRATÉGIQUES	PRINCIPAUX RÉSULTATS	RÉFÉRENCES
17. Améliorer la gestion, l'exploitation et les services aux usagers des réseaux de transport par l'élaboration, conjointement avec ses partenaires, d'un plan stratégique québécois des STI.	Le Plan stratégique des STI a été élaboré et soumis à la consultation des principaux partenaires du Ministère en la matière. Il est présentement en voie d'approbation ministérielle.	p. 61

ORIENTATION 3

AMÉLIORER LA PERFORMANCE DE L'ORGANISATION POUR DE MEILLEURS SERVICES AUX CITOYENS

Axe d'intervention 3.1 - La gestion des ressources

OBJECTIFS STRATÉGIQUES	PRINCIPAUX RÉSULTATS	RÉFÉRENCES
18. Au cours de la période 2005-2008, améliorer la gestion des ressources humaines, maintenir l'expertise et assurer la relève par l'élaboration d'un cadre de gestion des personnes incluant un plan de gestion prévisionnelle de la main-d'œuvre.	Le Ministère poursuit ses activités en lien avec le cadre de gestion des personnes et le plan de gestion prévisionnelle de la main-d'œuvre.	p. 62
19. Au cours de la période 2005-2008, améliorer la gestion par la refonte des processus administratifs et la mise en place d'une nouvelle génération de systèmes d'information.	Le Ministère revoit ses processus administratifs, et les travaux visant la mise en place d'une nouvelle génération de systèmes d'information sont avancés.	p. 63

Axe d'intervention 3.2 - Les relations avec les partenaires publics et privés

OBJECTIFS STRATÉGIQUES	PRINCIPAUX RÉSULTATS	RÉFÉRENCES
20. Au cours de la période 2005-2008, contribuer à la démarche gouvernementale de décentralisation, de régionalisation et d'adaptation des programmes et des activités.	Le 16 juin 2006, le gouvernement a déposé sa première <i>Politique québécoise du transport collectif</i>. Cette politique contribue notamment au transport collectif à l'échelle régionale. <i>Le Programme de reconnaissance des villages-relais</i> (3 millions de dollars sur cinq ans en 2006-2011) a été mis en place. Deux municipalités sont reconnues en 2006 : Danville et Grande-Vallée.	p. 65
21. Au cours de la période 2005-2008, évaluer et réaliser, si cela est opportun sous forme de partenariat, des projets majeurs d'infrastructures ou relatifs à des services ministériels.	Trois projets de PPP se poursuivent : l'autoroute 25, l'autoroute 30 et les aires de service.	p. 67

Axe d'intervention 3.3 - Les relations avec les citoyens et les entreprises

OBJECTIFS STRATÉGIQUES	PRINCIPAUX RÉSULTATS	RÉFÉRENCES
22. D'ici 2007, mettre en place le portail gouvernemental en matière de transport et les services en ligne ministériels prioritaires qui y sont liés.	Les travaux relatifs au portail gouvernemental et à la mise en ligne de 23 services ministériels progressent normalement.	p. 70
23. Au cours de la période 2005-2008, poursuivre l'allègement réglementaire et administratif.	Trois mesures d'allègement ont été mises en œuvre.	p. 71

ORIENTATION STRATÉGIQUE 1

Assurer aux usagers des infrastructures de transport sécuritaires,
en bon état et fonctionnelles

AXE D'INTERVENTION 1.1 La sécurité des usagers

OBJECTIF 1.1

ÉLABORER, CONJOINTEMENT AVEC LA SAAQ,
ET RENDRE PUBLIQUE UNE NOUVELLE POLITIQUE
DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La sécurité des usagers des réseaux de transport, particulièrement du réseau routier, fait l'objet d'une préoccupation constante de la part du Ministère. Par ailleurs, le Québec a connu une amélioration importante de son bilan routier au cours des trente dernières années, puisque le nombre de décès est passé de 2 209 en 1973 à 717 en 2006. Toutefois, comparativement au bilan de 2005 (707 décès), on note une hausse de 1,4 % pour 2006.

Indicateur 1	Cible	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007
Politique de sécurité routière rendue publique	2006	En voie de réalisation	Élaboration en cours d'un plan d'action gouvernemental en sécurité routière comprenant des mesures de sensibilisation

Commentaires

Le 13 décembre 2006, l'Assemblée nationale a adopté une motion pour faire de 2007 l'Année de la sécurité routière. À l'occasion de cette Année, le Ministère a travaillé avec ses partenaires à mettre en place plusieurs actions de mobilisation, de sensibilisation et de contrôle visant à réduire le nombre de victimes d'accidents mortels ou graves sur le réseau routier. Le point fort de cette Année sera le lancement du *Plan d'action gouvernemental en sécurité routière*, prévu pour l'automne 2007.

Ce plan d'action est sociétal et proposera des mesures concrètes, novatrices et porteuses pour réduire le nombre d'accidents routiers. Il impliquera tous les partenaires interpellés par l'enjeu de la sécurité routière, soit plusieurs ministères et organismes, les municipalités ainsi que les usagers de la route. Sur un horizon de dix ans, il fixera une cible ambitieuse, mais réaliste, de réduction des accidents ainsi que des cibles intermédiaires.

Tel qu'indiqué par l'indicateur 1, le mandat d'origine était d'élaborer une *Politique québécoise de sécurité routière* pour faire suite à la politique précédente. La ministre des Transports a toutefois réclamé à ce que la Politique en cours d'élaboration soit remplacée par un *Plan d'action gouvernemental en sécurité routière*. En raison de ce changement d'orientation, la cible 2006 n'a pas été atteinte. Au cours de l'année 2006-2007, des comités ont été créés et d'autres maintenus afin de déterminer les actions à intégrer au Plan d'action.

OBJECTIF 1.2

FAVORISER LA CONCERTATION ENTRE TOUS LES PARTENAIRES EN SÉCURITÉ, NOTAMMENT PAR LA MISE EN PLACE DE LA TABLE DE CONCERTATION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La Table de concertation en sécurité routière a été créée le 12 décembre 2005 sous le nom de « Table québécoise de la sécurité routière ». Cette Table poursuit les objectifs suivants : conseiller le ministre des Transports, susciter l'engagement de tous les partenaires relativement à l'amélioration du bilan routier et formuler des propositions d'actions ou d'interventions en matière de sécurité routière.

La Table est composée de plus de 41 membres, dont des représentants des usagers de la route, des milieux policier, municipal, de la santé et de la recherche universitaire, des ministères et des organismes gouvernementaux concernés par la sécurité routière de même que des assureurs automobiles et de Transports Canada.

Les membres de la Table définissent des pistes d'action qui viseront particulièrement le comportement des usagers de la route, la sécurité des véhicules et l'environnement routier.

Indicateur 2	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007
Table de concertation en sécurité routière	2005	Mise en place de la Table de concertation en sécurité routière	Déjà atteint

Commentaires

■ Poursuite des travaux de la Table québécoise de la sécurité routière :

- Les membres de la Table analysent de nombreuses mesures qui permettront de bonifier le Plan d'action. Ils déposeront un premier rapport formulant des recommandations consensuelles à la ministre des Transports au printemps 2007.
- Les recommandations des membres de la Table seront considérées pour la préparation du Plan d'action.

■ Création du Comité interministériel sur la sécurité routière :

- Présidé par le Ministère, ce comité a été mis en place en 2006 et regroupe douze ministères et organismes concernés par la sécurité routière. Chaque membre sera appelé à proposer des mesures qui relèvent de sa compétence et à participer à un plan d'action gouvernemental pour améliorer le bilan routier.

Les mesures proposées par chaque ministère et organisme seront intégrées dans le *Plan d'action gouvernemental en sécurité routière* dont le dépôt est prévu à la fin de 2007. Ce dernier tiendra aussi compte des recommandations des membres de la Table québécoise de la sécurité routière.

OBJECTIF 1.3

CONTRIBUER À AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES USAGERS DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES SOUS LA RESPONSABILITÉ DU MINISTÈRE PAR DES INTERVENTIONS EN VUE NOTAMMENT DE PRÉVENIR OU DE RÉDUIRE LES ACCIDENTS RÉSULTANT D'UNE SORTIE DE ROUTE ET LES ACCIDENTS AUX INTERSECTIONS

Entre 1991 et 2006, le nombre de décès sur le réseau routier a diminué de 27,4 %, tandis que le nombre de véhicules-kilomètres augmentait de 27,7 %. Dans ce contexte, les interventions privilégiées par le Ministère, pour 2005-2008, auront pour objet, notamment, la prévention ou la réduction du nombre des accidents résultant d'une sortie de route. En effet, les accidents qui ont lieu aux abords des routes représentent plus du tiers des accidents mortels et avec blessés graves survenus sur le réseau routier sous la responsabilité du Ministère. Dans tous les cas, ils découlent d'une sortie de route. Le Ministère intervient également dans d'autres éléments de l'environnement routier, comme la sécurité sur les chantiers de travaux routiers et l'entretien des équipements de sécurité. Il poursuit aussi son travail en partenariat avec les municipalités afin d'améliorer la sécurité du réseau routier local.

Indicateurs 3 à 6	Cible 2005 ¹¹	Résultat 2005-2006 ¹²	Résultat 2006-2007 ¹³
Nombre d'accidents mortels ¹⁴ sur le réseau sous la responsabilité du Ministère	Moins de 374	415	426
Taux d'accidents mortels sur le réseau sous la responsabilité du Ministère par milliard de véhicules-kilomètres parcourus	Pas de cible	9,08	9,29
Nombre d'accidents mortels résultant d'une sortie de route sur le réseau sous la responsabilité du Ministère	Moins de 107	118	139
Nombre d'accidents mortels se produisant aux intersections sur le réseau sous la responsabilité du Ministère	Moins de 99	En révision ¹⁵	En révision ¹⁵

Commentaires

- Le nombre d'accidents mortels à l'échelle du Québec est de 661 pour l'année 2006, dont 64 % (426) sur le réseau du Ministère.
- Le nombre de victimes tuées s'élève à 717 pour 2006, dont 66 % (475) sur le réseau sous la responsabilité du Ministère.
- En 2006, 33 % des accidents mortels survenus sur le réseau du Ministère sont des sorties de routes. Ils représentent environ 63 % des collisions de ce type survenues sur l'ensemble des réseaux.
- En 2006, les indicateurs 3 et 5 sont d'au moins 14 % supérieurs à la cible.

¹¹ De nouvelles cibles seront établies en 2007 conformément au *Plan d'action gouvernemental en sécurité routière*.

¹² Les résultats 2005-2006 sont approximatifs et calculés pour l'année civile 2005. Ils ont été réajustés à la suite de l'augmentation du % de localisation des accidents sur le réseau du MTQ, comparativement à ceux inclus dans le *Rapport annuel de gestion 2005-2006*.

¹³ Les données sont approximatives et calculées pour l'année civile 2006.

¹⁴ Accidents mortels sur le réseau sous la responsabilité du Ministère : au moins une victime décédée dans les huit jours de la connaissance de l'accident. Par ailleurs, un accident mortel peut se traduire par un ou plusieurs décès.

¹⁵ Une nouvelle méthodologie de calcul est à venir permettant des données plus fiables.

- En ce qui concerne les accidents aux intersections, le Ministère effectue des interventions sur ses infrastructures routières, notamment en corrigeant les sites où il y a une fréquence élevée d'accidents. En raison de leur potentiel de réduction des accidents, diverses interventions sont réalisées, telle la correction de la géométrie de certains axes routiers (courbes, pentes, intersections, largeur des voies, installation de dispositifs de sécurité).

Les travaux effectués sur le réseau routier contribuent à l'amélioration de la sécurité, car ils ont une influence directe sur le comportement du conducteur. Dans l'ensemble, pour la période 2006-2007, le Ministère a investi 531,6 millions de dollars en sécurité, dont 497,8 millions de dollars en travaux routiers¹⁶ et 33,8 millions de dollars pour l'entretien des équipements de sécurité, tels que les glissières de sécurité ou le marquage des chaussées. Les investissements en sécurité routière (497,8 M\$) sont répartis comme suit : 219,3 millions de dollars pour le développement du réseau, 137,7 millions de dollars pour l'amélioration du réseau, 85,6 millions de dollars pour la conservation des chaussées et 55,2 millions de dollars pour la conservation des structures.

INVESTISSEMENTS EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU MINISTÈRE EN 2006-2007 : 531,6 M\$

Développement du réseau : 219,3 M\$ - 42 %

Ex : construction d'une 2^e chaussée d'autoroute, élargissement de 2 à 4 voies divisées

Conservation des chaussées et autres éléments : 85,6 M\$ - 16 %

Ex : correction de l'orniérage, correction de l'adhérence, réfection de l'éclairage

Amélioration du réseau : 137,7 M\$ - 26 %

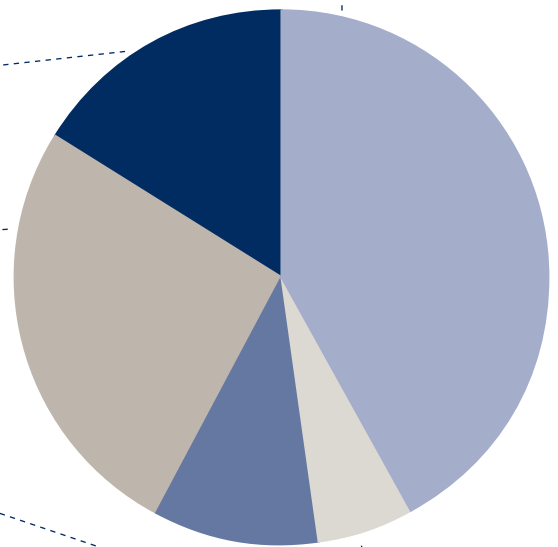
Ex : correction de courbes et de dévers, réaménagement d'intersections, asphaltage des accotements

Conservation des structures : 55,2 M\$ - 10 %

Ex : intervention de réfection ou d'installation de garde-fous, de bandes centrales, réfection d'éléments de tablier

Entretien des équipements de sécurité : 33,8 M\$ - 6 %

Ex : marquage, signalisation routière, dispositif de retenue, éclairage, feux de circulation



¹⁶ Les investissements en sécurité ne représentent pas la totalité des investissements pour un projet, mais bien uniquement ceux qui sont liés à la sécurité.

OBJECTIF 1.4

CONTRIBUER À AMÉLIORER LE BILAN DES ACCIDENTS LIÉS AUX VÉHICULES LOURDS ET AUX VÉHICULES HORS ROUTE

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

De plus, le Ministère coordonne des groupes de travail avec les associations, les ministères et les organismes concernés afin de resserrer l'encadrement en ce qui concerne la conduite des véhicules hors route pour améliorer la sécurité des utilisateurs. L'année 2006-2007 a marqué, de façon tangible, la préoccupation du Ministère d'encadrer l'utilisation de ces véhicules. À la suite de la consultation publique portant sur les véhicules hors route réalisée au printemps 2005 dans seize régions du Québec, le Ministère a participé à une commission parlementaire sur le sujet à l'hiver 2006. La Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route adoptée le 13 juin 2006 vise notamment l'amélioration des aspects suivants de la sécurité : l'âge minimal de conduite, le contrôle de la circulation dans les sentiers et les amendes pour les infractions en matière de vitesse.

En juillet 2006, la ministre déléguée aux Transports a confié le mandat aux CRE de mettre en place des tables de concertation régionale pour améliorer la cohabitation des différents véhicules hors route. Ces tables sont en place dans toutes les régions concernées (où il y a un nombre important de sentiers interrégionaux). De plus, un comité consultatif a été mis en place en décembre 2006, notamment pour superviser les travaux des tables régionales.

Par ailleurs, le Ministère mène aussi annuellement une campagne d'information destinée aux utilisateurs de véhicules hors route. Il entend poursuivre ses activités de coordination et d'encadrement de la conduite de ce type de véhicules afin de prévenir les accidents mortels.



Indicateurs 7 et 8	Cible 2005 ¹⁷	Résultat 2005-2006 ¹⁸	Résultat 2006-2007 ¹⁹
Nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd	Moins de 110	139	130
Taux de décès en véhicule hors route par 10 000 véhicules immatriculés	Pas de cible	1,4	0,9

Commentaires

- En 2006, le nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd s'élève à 130, soit 20 % de l'ensemble des accidents mortels. Le résultat de cet indicateur est de 18 % supérieur à la cible.
- Malgré une augmentation de 9,8% du nombre de véhicules hors route immatriculés en 2006 par rapport au nombre moyen de 2001-2005, le taux de décès, par 10 000 véhicules immatriculés, a diminué de 40,5%.

¹⁷ De nouvelles cibles seront établies en 2007 dans le *Plan d'action gouvernemental en sécurité routière*.

¹⁸ Les résultats 2005-2006 sont calculés pour l'année civile 2005. Ils ont été réajustés à la suite des derniers résultats de la SAAQ, comparativement à ceux inclus dans le *Rapport annuel de gestion 2005-2006*.

¹⁹ Les résultats 2006-2007 sont calculés pour l'année civile 2006.

AXE D'INTERVENTION 1.2

La conservation des infrastructures

OBJECTIF 1.5

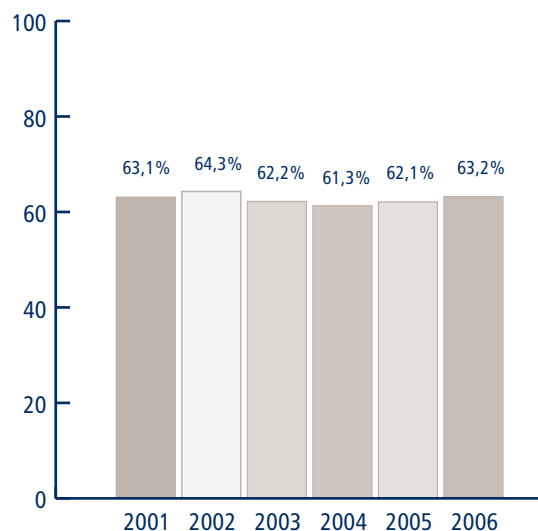
AMÉLIORER LA QUALITÉ DES CHAUSSÉES DU RÉSEAU ROUTIER SOUS LA RESPONSABILITÉ DU MINISTÈRE

Le réseau routier du Québec s'étend sur plus de 200 000 kilomètres²⁰. Il est composé de routes relevant de la compétence du Ministère (réseau routier supérieur), des municipalités (réseau routier local), du ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs (routes d'accès aux ressources), d'Hydro-Québec et du gouvernement fédéral. Le réseau routier supérieur, d'une longueur totale de 29 484 kilomètres (longueur réelle en 2006), est sous la responsabilité du Ministère. Près de la moitié du réseau routier sous la responsabilité du Ministère est composée des routes nationales et des autoroutes.

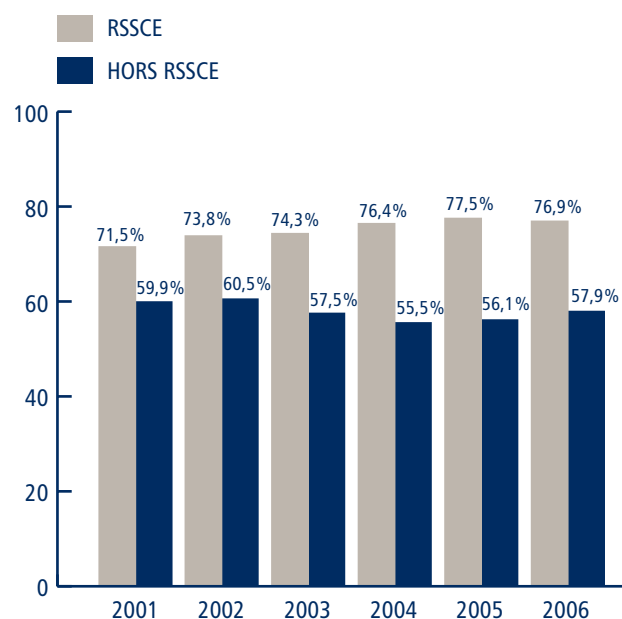
Durant la période 2005-2008, la hausse annuelle des investissements devrait permettre de continuer à améliorer la qualité des chaussées sur l'ensemble du réseau, c'est-à-dire tant sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE) que sur le réseau hors RSSCE. Le Ministère privilégie les axes les plus sollicités sur le RSSCE, ce qui devrait permettre d'augmenter la proportion des kilomètres parcourus sur une chaussée en bon état.

Indicateur 9	Cible	Résultat	Résultat	Résultat
Proportion des chaussées du réseau routier supérieur en bon état	2008	2004-2005	2005-2006	2006-2007
	(%)	(%)	(%)	(%)
RSSCE	78	76,4	77,5	76,9
Réseau hors RSSCE	57	55,5	56,1	57,9
Total du réseau supérieur	63	61,3	62,1	63,2

ENSEMBLE DU RÉSEAU
PROPORTION DES CHAUSSÉES EN BON ÉTAT SELON L'IRI



RÉSEAU RSSCE / HORS RSSCE
PROPORTION DES CHAUSSÉES EN BON ÉTAT SELON L'IRI



²⁰ Le lecteur peut se référer à l'annexe II pour plus de détails sur la classification du réseau routier.

Commentaires

- Dans l'ensemble, en 2006, 63,2 % du réseau routier supérieur québécois présente une chaussée considérée comme en bon état selon l'IRI²¹. Il s'agit d'une hausse de 1,1 point de pourcentage par rapport à l'an dernier. C'est la première fois depuis 2001 qu'une amélioration est observée pour deux années consécutives.
- La proportion des chaussées du réseau routier supérieur québécois présentant une déficience majeure, qui était en constante augmentation depuis 2001, a diminué en 2006 de 1,0 point pour s'établir à 8,2 %.
- En 2006, les chaussées faisant partie du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE) affichaient une légère diminution de 0,6 point relativement à la proportion des chaussées en bon état selon l'IRI. Cette proportion atteint 76,9 %.
- Pour le reste du réseau qui ne fait pas partie du RSSCE, la proportion des chaussées en bon état selon l'IRI se chiffre à 57,9 %, soit une augmentation de 1,8 point par rapport à 2005.
- Afin d'atteindre toutes les cibles fixées pour 2007-2008, le bilan de l'état du réseau routier pour l'année 2006 indique qu'il faudra maintenir l'état de l'ensemble du réseau supérieur et du réseau hors RSSCE (cibles déjà atteintes en 2006-2007) tout en améliorant l'état du RSSCE (écart de 1,1 point à combler).
- Ces résultats découlent d'interventions portant sur quelque 1 774 kilomètres du réseau et qui ont exigé 311,1 millions de dollars en travaux et dépenses connexes, soit 347,7 millions de dollars lorsque l'on considère les frais administratifs afférents.

OBJECTIF 1.6

MAINTENIR LA QUALITÉ DES STRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER SOUS LA RESPONSABILITÉ DU MINISTÈRE²²

Le Ministère gère, sur le réseau routier supérieur, un parc de 5 024 structures (ponts sur cours d'eau, ponts d'étagement, ponceaux, murs de soutènement, tunnels et stations de pompage). À noter que près de 75 % des structures en termes de valeur ont été construites pendant les années 1960 à 1980. Cette situation fait en sorte que l'on entrevoit que la pointe des besoins s'étire au-delà de l'année 2010.

Au cours de la dernière année, le Ministère a entrepris d'intégrer les ponceaux de 3,0 à 4,5 mètres à son inventaire de structures. Cependant, comme il s'agit de la première année d'un exercice qui s'étendra sur une période de deux ans, les résultats relatifs à ces ouvrages n'ont pas été inclus dans le présent rapport, car ils sont toujours partiels.

Indicateur 10	Cible 2008 (%)	Résultat 2004-2005 (%)	Résultat 2005-2006 (%)	Résultat 2006-2007 (%)
Proportion des structures du réseau routier supérieur en bon état	55	54,8	53,3	52,9

²¹ L'IRI (indice de rugosité international ou *International Roughness Index*) est exprimé en m par km. Il permet d'apprécier le confort associé au roulement sur la chaussée.

²² Pour suivre l'évolution de l'état des structures du réseau routier québécois, le Ministère poursuit une démarche stricte certifiée ISO 9001 (2000). Dans ce cadre, les structures sont inspectées en moyenne tous les trois ans, selon une procédure conforme aux règles de l'art, par des inspecteurs qualifiés pour faire ce travail. Les résultats de l'inspection permettent de déterminer les structures en bon état et celles dont au moins un élément principal présente des déficiences sur le plan de l'état ou du comportement. Dans ce dernier cas, il s'agit généralement d'une structure qui nécessite des travaux d'entretien ou de réparation dans les cinq années qui suivent. Il est important de signaler que, si la déficience constatée représente un danger pour la sécurité des usagers de la route, le Ministère procède immédiatement aux travaux nécessaires pour rendre la structure sécuritaire.

Commentaires

- Au cours de l'année 2006-2007, le Ministère a réalisé des interventions sur près de 470 structures. De ce nombre, 96 ont vu leurs déficiences entièrement corrigées, ce qui constitue un résultat identique à l'an dernier, qui était un des meilleurs des dernières années. Lorsqu'une structure est réparée, elle ne requiert généralement aucune intervention d'entretien avant dix ans. Des investissements de 230,5 millions de dollars, comprenant des contrats de construction de plus de 180,2 millions de dollars, expliquent en bonne partie ces résultats. La différence de 50,3 millions de dollars représente les honoraires professionnels pour les plans, les devis et la surveillance de 31,3 millions de dollars et 19 millions de dollars de frais administratifs et de frais relatifs aux activités de planification et de suivi de projets.
- Une structure est considérée comme en bon état lorsqu'aucune intervention d'entretien n'est prévue sur celle-ci au cours des cinq années subséquentes. C'est le cas de 2 656 structures (52,9 %).
- Des interventions de plus ou moins grande envergure sont envisagées au cours des cinq prochaines années pour les 2 368 autres structures (47,1 %). Ces interventions vont d'une simple réparation à un élément au remplacement complet de la structure, s'il est préférable de le faire. Si la déficience constatée représente un risque pour la sécurité des usagers de la route, le Ministère procède immédiatement aux travaux nécessaires pour rendre la structure sécuritaire.
- Une augmentation des investissements de l'ordre de 200 millions de dollars est prévue au cours de la prochaine année afin d'atteindre la cible de 2008. Cet effort important permettra d'améliorer l'état général du parc.
- Le 30 septembre 2006 a eu lieu l'effondrement d'une partie du viaduc de la Concorde enjambant l'autoroute 19 à Laval.
- À la suite de cet événement tragique, le gouvernement, par l'entremise de son ministre de la Sécurité publique, a annoncé la tenue d'une commission d'enquête sur les circonstances entourant l'événement. Le mandat qui lui a été confié est d'enquêter sur les circonstances de cet événement, de déterminer les causes qui ont entraîné cet effondrement et de faire des recommandations au gouvernement sur les mesures à prendre afin d'éviter qu'une telle situation ne se reproduise.
- La commission, présidée par M^c Pierre Marc Johnson, est à l'œuvre depuis le début octobre 2006. Le Ministère collabore aux travaux de la commission.
- Immédiatement après l'événement, des mesures exceptionnelles ont été prises pour maintenir la sécurité des usagers et du réseau, notamment l'analyse de l'événement. De plus, le Ministère a élaboré un plan d'action pour l'évaluation et l'inspection de toutes les structures à dalles épaisses (330) et des portiques à cadre rigide (600), structures techniquement apparentées.
- À la suite de ces actions, les décisions prises ont conduit à la démolition des viaducs de la Concorde et de Blois et à leur reconstruction. Un pont enjambant l'autoroute 10 est également en reconstruction. Une autre structure sur l'autoroute 31, bien qu'elle ne présente pas de problème majeur, a été renforcée et sera reconstruite au cours des prochaines années.

AXE D'INTERVENTION 1.3

L'exploitation des infrastructures

OBJECTIF 1.7

ASSURER UN ENTRETIEN DE QUALITÉ DES ROUTES SOUS LA RESPONSABILITÉ DU MINISTÈRE EN DONNANT PRIORITÉ AUX INTERVENTIONS QUI ONT UN IMPACT SUR LA SÉCURITÉ

Les activités liées à l'exploitation du réseau routier supérieur comprennent l'entretien hivernal, l'entretien courant et périodique réalisé en été de même que les activités de surveillance (*monitoring*) du réseau et de gestion des corridors routiers. Le Ministère veille à ce que, sur le terrain, la qualité de l'entretien du réseau routier supérieur en période hivernale continue de se conformer à des exigences de qualité très élevées afin d'assurer des déplacements sécuritaires et fonctionnels. En ce qui concerne l'entretien d'été, le Ministère vise à améliorer en priorité certains éléments critiques liés à la sécurité des usagers, tels que la qualité du marquage et la mise en forme des accotements.

Indicateurs 11 à 13	Cible 2005-2008	Résultat 2004-2005 (%)	Résultat 2005-2006 (%)	Résultat 2006-2007 (%)
Taux de respect des exigences pour l'entretien hivernal ²³ des routes	Pas de cible	90,5 ²⁴	89,7	92,9
Taux de présence du marquage sur les routes au printemps	77 % en 2008	73	74	72,4
Taux de respect du délai pour la mise en forme des accotements en gravier ²⁵	Réalisation de 100 % des accotements visés au 30 juin	s. o.	87	105

Commentaires

Entretien hivernal

- L'indicateur 11 vise à mesurer, pour l'ensemble des routes sous la responsabilité du Ministère, la conformité des services fournis par les entrepreneurs avec les exigences et les spécifications mentionnées aux documents contractuels.
- Afin de s'assurer de la fiabilité des intrants nécessaires à l'évaluation de l'indicateur, le Ministère a donné une nouvelle formation à l'ensemble des collaborateurs concernés.
- Selon la grille conçue pour interpréter les résultats, un taux variant entre 80 % et 90 % signifie que l'entrepreneur s'est généralement bien conformé aux exigences. Un taux se situant entre 90 % et 95 % démontre que l'entrepreneur a très bien répondu aux exigences.
- Le Ministère est la seule administration routière au Canada à avoir élaboré ce type d'indicateur de mesure de la performance relative à l'exploitation du réseau en période hivernale.



²³ Chaque circuit d'entretien hivernal réalisé par les entrepreneurs est évalué selon une grille contenant des critères de qualité de service qui touchent notamment la qualité du service rendu en déneigement et déglacage, la qualité des communications et des collaborations ainsi que le respect des échéances.

²⁴ La donnée du *Rapport annuel de gestion 2004-2005*, qui était de 91,2 %, a été réajustée à 90,5 % afin d'être comparable à la donnée de 2005-2006. En effet, pour que l'indicateur soit plus représentatif de la saison hivernale, le poids relatif des trois périodes d'évaluation de l'indicateur, qui était de 33 % par période, a été modifié à 25, 50 et 25 %, afin de mettre plus d'accent (de poids) sur la période où les chutes de neige sont les plus abondantes (période 1 : du 1^{er} novembre au 20 décembre; période 2 : du 21 décembre au 1^{er} mars; période 3 : du 2 mars au 15 mai).

²⁵ Afin de réduire les risques de perte de contrôle lorsqu'un véhicule sort de la chaussée asphaltée, le Ministère voit, chaque printemps, à refaire la mise en forme des accotements en gravier. Il est préférable, pour des raisons de sécurité, d'effectuer les travaux de mise en forme le plus tôt possible après le dégel; la date limite est fixée au 30 juin.

Présence du marquage

- Le marquage²⁶ sur les routes du réseau routier supérieur a un effet bénéfique indéniable sur la sécurité routière.
- L'importance accordée au marquage tient au fait qu'un marquage visible dans toutes les conditions climatiques facilite la circulation routière et augmente la sécurité des usagers.
- Le résultat pour 2006-2007 est de 1,6 % inférieur au résultat enregistré en 2005-2006.
- Pour améliorer la conformité, il faudra rehausser annuellement le nombre de kilomètres à marquer avec de l'époxy.

Accotements en gravier

- La cible visée pour l'indicateur 13 correspond à 100 % de réalisation des accotements²⁷ en gravier au 30 juin de chaque année pour la période 2005-2008. Les résultats supérieurs à 100 % sont dus à des nivellements supplémentaires et imprévus.

OBJECTIF 1.8

FAVORISER LE MAINTIEN DE LA FONCTIONNALITÉ DES ROUTES SOUS LA RESPONSABILITÉ DU MINISTÈRE PAR UNE MEILLEURE GESTION DES ACCÈS, NOTAMMENT POUR LES NOUVELLES VOIES DE CONTOURNEMENT

Dans le but de maintenir la fonctionnalité du réseau routier, le Ministère assure une meilleure gestion des accès, notamment pour plusieurs nouvelles voies de contournement, par l'acquisition de servitudes de non-accès sur les terrains adjacents à la route. Les mesures de contrôle d'accès visent à assurer le déplacement efficace et sécuritaire des biens et des personnes sur le réseau routier, en favorisant le concept de «l'accès raisonnable» et en assurant un meilleur équilibre entre la circulation locale et la circulation de transit en fonction de la route et du milieu traversé.

Indicateur 14	Cible 2005-2008	Résultat 2004-2005	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007
Nombre de kilomètres de nouvelles voies de contournement protégées par des mesures de contrôle des accès	Pas de cible	Nouvel indicateur	8,93 km	8,1 km

Commentaires

- Le résultat obtenu pour 2006-2007 correspond à la longueur itinéraire des deux voies de contournement mises en service au cours de cette même année.
- Ces deux nouvelles voies de contournement ont été protégées par des mesures de contrôle des accès afin d'assurer des déplacements efficaces et sécuritaires en limitant le nombre d'endroits où les usagers peuvent accéder à la voie de contournement ou la quitter.
- Pour le premier projet (3,7 km), réalisé à la Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, et pour le deuxième (4,4 km), réalisé à la Direction de la Capitale-Nationale, le contrôle des accès sur la voie de contournement est assuré par l'imposition de servitudes de non-accès.

²⁶ Le marquage consiste à tracer des lignes sur la chaussée afin de délimiter les voies de circulation et signifier les mesures à prendre pour assurer le bon usage de la route et la sécurité de ceux qui l'empruntent.

²⁷ La mise en forme des accotements en gravier consiste à niveler mécaniquement les accotements pour leur redonner le profil et le niveau désirés, sans apport de matériaux granulaires. L'ensemble des opérations vise à ramener le plus possible les accotements en gravier dans leur état original.

ORIENTATION STRATÉGIQUE 2

Améliorer l'efficacité des systèmes de transport
dans une perspective de développement durable

AXE D'INTERVENTION 2.1

Les réseaux internationaux et interrégionaux

OBJECTIF 2.1

ACCROÎTRE L'EFFICACITÉ DES GRANDS CORRIDORS INTERNATIONAUX ET INTERRÉGIONAUX PAR LA RÉALISATION DE PROJETS MAJEURS D'AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER ET PAR UN RENFORCEMENT DE LA COOPÉRATION AVEC LES ADMINISTRATIONS VOISINES

Plusieurs grands projets doivent être entrepris pour améliorer la fluidité et la sécurité des déplacements dans les grands corridors routiers reliant le Québec à ses principaux partenaires économiques ou pour terminer le maillage entre chacune des régions du Québec. La planification, la construction, l'entretien et la gestion des infrastructures de transport, de même que la volonté d'offrir un service plus efficace et sécuritaire aux usagers, nécessitent également de bons réseaux de transfert de connaissances et de technologies. Ce besoin d'une planification concertée quant aux grands corridors de transport et d'une harmonisation des cadres normatifs est reconnu par les administrations des transports nord-américaines. Le Ministère compte donc poursuivre et accentuer ses partenariats avec les administrations voisines.



Indicateurs 15 et 16	Cible 2005-2008	Résultat 2004-2005	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007
Nombre de kilomètres du RSSCE ayant fait l'objet de travaux majeurs d'amélioration	Pas de cible	Nouvel indicateur	63,75 km	76,5 km
Nombre d'administrations voisines du Québec avec lesquelles le Ministère a une entente de coopération	Cinq en 2008	Signature d'aucune nouvelle entente	Signature d'aucune nouvelle entente	Signature de deux nouvelles ententes en 2006-2007

Commentaires

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

- L'indicateur 15 mesure le nombre de kilomètres du RSSCE ayant fait l'objet de travaux majeurs d'amélioration et dont l'effet sur la fonctionnalité de la route est positif.
- Au cours de l'année 2006-2007, 76,5 kilomètres du RSSCE ont fait l'objet de travaux majeurs d'amélioration.

Nombre d'administrations voisines du Québec ayant une entente de coopération avec le Ministère

- Au cours de l'année 2006-2007, le gouvernement du Québec a signé les accords suivants avec les gouvernements du Nouveau-Brunswick et de l'Ontario. Ces accords portent sur les intérêts communs des parties, particulièrement dans le domaine des transports :
 - accord cadre de coopération entre le gouvernement du Nouveau-Brunswick et le gouvernement du Québec signé le 18 avril 2006;
 - protocole de coopération Québec-Ontario signé le 2 juin 2006;
 - entente particulière de coopération Québec-Ontario concernant le transport, signée le 2 juin 2006 dans le cadre du protocole signé à la même date.
- Au 31 mars 2007, quatre ententes de coopération avaient été signées : la première, entre le gouvernement du Québec et l'État de New York en 2002, et la seconde, entre le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'État du Vermont en 2003, puis celles avec les gouvernements du Nouveau-Brunswick et de l'Ontario en 2006.
- Le Ministère poursuit sa collaboration avec les États frontaliers américains de New York, du Vermont et du Maine afin de maintenir la fluidité et la sécurité aux abords des quatre principaux postes frontaliers.
- La collaboration avec les États américains vise à soutenir le développement des corridors de commerce, en appuyant les initiatives des chambres de commerce.

OBJECTIF 2.2

PROMOUVOIR ET SOUTENIR L'UTILISATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE, MARITIME ET INTERMODAL

Le réseau ferroviaire québécois est constitué de lignes principales donnant accès au continent nord-américain, possédées en majorité par les grandes compagnies ferroviaires, et du réseau de lignes secondaires, propriété des chemins de fer d'intérêt local (CFIL), qui, pour la plupart, relient les régions du Québec au réseau principal. Le Ministère a soutenu l'industrie ferroviaire, particulièrement les CFIL, grâce au *Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire (PAAITF 2000-2006)*, qui a eu notamment pour objet la mise en place d'infrastructures intermodales. À la suite de l'entente de principe Canada-Québec d'avril 2005 sur la réhabilitation des CFIL et la réalisation de projets intermodaux, le *Programme d'aide à l'intégration modale* a été créé en 2006. Il vise à favoriser l'implantation de projets intermodaux permettant le maintien d'infrastructures ferroviaires et maritimes, en complémentarité avec le secteur routier, notamment pour le transport des marchandises. Un autre programme d'aide, le *Programme d'aide transitoire aux infrastructures de transport ferroviaire*, a été mis sur pied la même année afin de financer des travaux urgents sur les infrastructures ferroviaires des CFIL, en attendant la concrétisation du volet « *réhabilitation des infrastructures* » de l'entente de principe.



Le gouvernement du Québec a adopté, en juin 2001, la *Politique de transport maritime et fluvial* pour encadrer ses actions dans ce secteur. Formé majoritairement de représentants de l'industrie, le Forum de concertation sur le transport maritime veille à sa mise en œuvre. Cette politique s'appuie sur un programme d'aide et un plan d'action dont l'objet est de soutenir le rôle stratégique du transport maritime dans l'économie québécoise.

Indicateurs 17 à 19	Cible 2005-2008	Résultat 2004-2005	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007
Nombre de wagons circulant sur le réseau des CFIL	Pas de cible	200 062	196 377 ²⁸	187 957 ²⁹
Tonnage des marchandises généré par les projets d'infrastructures intermodales subventionnés	Pas de cible	Nouvel indicateur	500 000	0 ³⁰
Pourcentage de réalisation du Plan d'action maritime	100 % en 2006	Nouvel indicateur	78 %	78 %

Commentaires

Nombre de wagons circulant sur le réseau des CFIL

- Le nombre de wagons circulant sur les voies des CFIL et ayant fait l'objet d'une aide financière dans le cadre du *Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures ferroviaires* a diminué en 2006 à 187 957 wagons, comparativement à 196 377 wagons en 2005.
- Ce résultat s'explique en partie par la crise dans l'industrie forestière et par la fermeture d'usines.

Tonnage des marchandises généré par les projets

- En 2006-2007, le Ministère s'est engagé à subventionner sept projets d'infrastructures intermodales totalisant près de un million de dollars. Ces projets sont en voie de réalisation.
- Le tonnage des marchandises (chargées et déchargées) généré par les projets d'infrastructures intermodales subventionnés par le Ministère, qu'ils soient de nature maritime ou ferroviaire, permet d'avoir une idée globale de l'activité économique engendrée par les projets.

Pourcentage de réalisation du *Plan d'action maritime*

- Le Plan d'action 2004-2006 est réalisé à 78 %. La mise en œuvre des autres actions du plan se fait en continu. Par ailleurs, la préparation d'un nouveau plan d'action 2007-2009 est en cours.

²⁸ Le résultat 2005-2006, tel qu'il est inscrit dans le *Rapport annuel de gestion 2005-2006*, a été réajusté.

²⁹ Il s'agit des résultats calculés pour l'année civile 2006.

³⁰ Le tonnage est à zéro parce que les projets sont en voie de réalisation.



OBJECTIF 2.3

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

La restructuration de l'industrie aérienne au Canada soulève de nombreuses préoccupations quant à la qualité de la desserte aérienne du Québec, particulièrement celle des régions. Dans ce contexte, le Ministère s'est engagé :

- à soutenir le transport aérien, qui est essentiel au développement de toutes les régions du Québec, de sa capitale nationale et de sa métropole;
- à assurer, par une entente avec Air Canada, le maintien d'une desserte de qualité pour l'ensemble de son réseau au Québec en prolongeant de six mois l'entente qui prenait fin en janvier 2006;
- à élaborer, en concertation avec des intervenants régionaux, une approche globale en matière de transport aérien afin de résoudre les différents problèmes qui se posent, tout en permettant l'adoption de mesures particulières directement liées aux besoins des citoyens, telles la mise en place d'un nouveau *Programme d'aide au transport aérien* et l'amélioration du *Programme de réduction des tarifs aériens* déjà existant.

Indicateur 20	Cible 2005-2008	Résultat 2004-2005	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007
Nombre de liaisons aériennes régionales au Québec	Pas de cible	35	34	40

Commentaires

- Le nombre de liaisons aériennes régionales indique qu'un service régulier de transport aérien est offert entre les régions et les grands centres.
- La desserte régionale s'est améliorée pendant l'année 2006-2007, passant de 34 à 40 liaisons aériennes.



OBJECTIF 2.4

CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE EN APPUYANT L'ACHÈVEMENT DE LA ROUTE VERTE EN VUE DE SON INAUGURATION EN 2007

En plus de contribuer à la santé de la population québécoise, la Route verte constitue un outil important de développement touristique pour plusieurs régions du Québec. Cette idée originale de Vélo Québec est réalisée conjointement par le Ministère, le gouvernement du Québec et des partenaires régionaux. Le projet de la Route verte, annoncé en 1995, vise la mise sur pied d'un itinéraire cyclable de 4 349 kilomètres à la grandeur du Québec. Le Ministère appuie l'achèvement de ce réseau et prévoit son inauguration officielle le 10 août 2007.

Indicateur 21	Cible 2007 (%)	Résultat 2004-2005 (%)	Résultat 2005-2006 (%)	Résultat 2006-2007 (%)
Pourcentage du circuit de la Route verte réalisé	Plus de 95	78	83	86

Commentaires

- Au 31 octobre 2006, la Route verte était construite à 86 % par rapport à l'objectif fixé, c'est-à-dire que 3 748 kilomètres étaient accessibles sur les 4 349 kilomètres prévus.
- Sur les 601 kilomètres qu'il reste à réaliser, la plus grande partie, soit 360 kilomètres, est située sur les routes sous la responsabilité du Ministère.
- Les autres 241 kilomètres de Route verte à terminer sont sous la responsabilité des municipalités.
- Le *Programme d'aide financière au développement de la Route verte* pour l'année 2007-2008 et les sommes réservées pour les projets qui ne sont pas encore achevés, devraient permettre à la Route verte d'être terminée à 90 %.
- Il restera donc encore 10 % de l'itinéraire à exécuter après son inauguration, principalement dans les régions de l'Abitibi-Témiscamingue, du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie.



AXE D'INTERVENTION 2.2

Les réseaux urbains

OBJECTIF 2.5

FAVORISER LA CROISSANCE DE L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT AUTRES QUE L'AUTOMOBILE, NOTAMMENT EN CONTRIBUANT À LA RÉVISION DU CADRE DE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

Les transports collectifs sont une condition favorable au développement des villes, à leur prospérité et à la qualité de vie de leurs habitants ainsi qu'une contribution importante au développement durable. C'est pourquoi la *Politique québécoise du transport collectif* a été rendue publique en juin 2006, dans la foulée des gestes posés par le gouvernement pour confirmer son engagement en matière de développement durable. Par cette politique, le gouvernement favorise une plus grande utilisation des modes de transport autres que l'automobile, soit les services de transport en commun en milieu urbain, les services de transport collectif, le covoiturage et les modes de transport qui constituent des solutions de remplacement à l'automobile. Le Ministère accentue son aide financière aux immobilisations en transport collectif, bonifie ses programmes existants et met en place de nouveaux programmes d'aide de manière à soutenir financièrement le milieu municipal dans l'amélioration de l'offre de services.

Indicateurs 22 et 23	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007
Cadre de financement du transport en commun révisé	Cadre révisé en 2006	En voie d'élaboration	Communication au public de la <i>Politique québécoise du transport collectif</i> le 16 juin 2006
Achalandage annuel du transport en commun ³¹	Pas de cible	Transport de 506,2 millions de personnes en 2004 Diminution de 4,7 millions de personnes transportées par rapport à 2003 (510,9 millions)	Transport de 510,9 millions de personnes en 2005 ³² Hausse de 4,7 millions de personnes transportées par rapport à 2004 (506,2 millions)

Commentaires

- La *Politique québécoise du transport collectif* a été rendue publique le 16 juin 2006. Elle vise à accroître l'utilisation du transport collectif et des modes de transport qui constituent une solution de remplacement à l'automobile. Entre autres, la Politique vise à augmenter de 8 % d'ici 2012 l'achalandage du transport en commun au Québec.
- En février 2007, plusieurs mesures de la Politique ont été mises en place dans le but d'accroître l'usage du transport collectif. Ces mesures portent sur un renforcement de l'aide aux immobilisations en transport collectif: le *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes* et le *Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec* (SOFIL) et sur différentes mesures visant à accroître l'utilisation du transport collectif dont le financement provient du Fonds vert :
 - *Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun* (100 millions de dollars annuellement);
 - *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional* (11 millions de dollars annuellement);
 - *Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant* (3 millions de dollars par année).
- Deux autres mesures restent à mettre en place pour réaliser la mise en œuvre de la *Politique québécoise du transport collectif*. Ces mesures, également financées par le Fonds vert, sont : le *Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile* (11 millions de dollars par année) et le *Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes* (5 millions de dollars annuellement).
- En matière de fiscalité, certaines mesures de la Politique ont été annoncées dans le cadre du budget 2006-2007 du gouvernement du Québec: la déductibilité à 200 % pour les entreprises lors de l'achat de titres de transport pour leurs employés et la non-imposition de cet avantage pour ces derniers ainsi qu'un remboursement de la taxe sur le carburant diesel (10,5 millions de dollars/année) pour les organismes de transport en commun afin d'améliorer les services.

Achalandage annuel du transport en commun

- L'achalandage du transport en commun dans les grandes agglomérations a connu une hausse de près de 4,7 millions de déplacements en 2005, selon les données fournies par les organismes de transport en commun. Cette hausse permet d'atteindre le même niveau d'achalandage qu'en 2003, soit 510,9 millions de déplacements.

³¹ L'achalandage annuel (année civile) du transport en commun est un indicateur des déplacements effectués au moyen des services réguliers de transport en commun dans les six grandes agglomérations du Québec (Montréal, Québec, Gatineau, Trois-Rivières, Saguenay et Sherbrooke).

³² Les données réelles de 2006 n'avaient pas encore été publiées au moment de la rédaction du rapport annuel de gestion. Les données sur l'achalandage du transport en commun sont présentées sur la base de l'année civile.



OBJECTIF 2.6

ÉLABORER UN NOUVEAU CADRE D'INTERVENTION SUR LA MOBILITÉ DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

À l'égard du transport, les préoccupations et les attentes de la population et des entreprises de la grande région de Montréal ont évolué au fil des dernières années. Quant aux partenaires municipaux et régionaux, ils ont amorcé ou réalisé des exercices de planification, de sorte qu'il est nécessaire d'établir un nouveau consensus sur l'ordre des priorités en matière de transport dans la région. Le Ministère entend donc élaborer un nouveau cadre d'intervention sur la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal.

Indicateur 24	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007
Cadre d'intervention sur la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal élaboré	Élaboration du cadre d'intervention pour 2006	Réalisation d'études et d'analyses pour la mise à jour de la problématique des déplacements des personnes et des marchandises	Intensification des échanges techniques et institutionnels avec les partenaires et poursuite des études et analyses

Commentaires

- Au 31 mars 2006, les études et analyses préliminaires à l'élaboration d'un cadre d'intervention sur la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal avaient été réalisées.
- La *Politique québécoise du transport collectif* rendue publique en juin 2006 a fourni aux partenaires de nouveaux moyens financiers à considérer dans leur planification.
- L'entente de principe sur le partage des coûts du métro, proposée par le mandataire du gouvernement et approuvée par le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal le 22 février 2007, reconnaît le caractère métropolitain de l'équipement et constitue l'amorce d'un processus consensuel sur la planification des transports dans la région métropolitaine.

AXE D'INTERVENTION 2.3

L'environnement et le développement durable

OBJECTIF 2.7

CONTRIBUER À L'ÉLABORATION ET À LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DU QUÉBEC POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

■ Le *Plan de développement durable* du Québec définit un nouveau cadre de responsabilisation pour tous les ministères et organismes. Dans ce contexte, le Ministère a entrepris de prendre davantage en compte le développement durable dans ses processus, produits, services et activités. La Loi sur le développement durable a été promulguée en avril 2006. Le *Plan de développement durable* mis de l'avant par le gouvernement s'articule autour des éléments suivants :

- une consultation publique;
- une stratégie gouvernementale de développement durable;
- des actions de la part des ministères et organismes, dont celles relatives aux transports;
- un mécanisme d'évaluation, de suivi et de reddition de comptes;
- la nomination d'un commissaire à l'environnement et au développement durable.

Indicateur 25	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007
État d'avancement du <i>Plan de développement durable</i> au regard des transports	Pas de cible	Collaboration à la démarche gouvernementale	Participation à la consultation interministérielle sur un projet de <i>Stratégie gouvernementale de développement durable</i> pour la consultation publique. Son adoption, prévue en 2006, a toutefois été reportée à l'automne 2007
		Réalisation de certaines actions pour se conformer au <i>Plan de développement durable</i>	Lancement, en juin 2006, de la <i>Politique québécoise du transport collectif</i>
			Mise en ligne, en mars 2007 sur le site Internet du Ministère, du document <i>L'environnement dans les travaux de construction et d'entretien des routes et des ponts</i> réalisé par la Direction du Saguenay–Lac-Saint-Jean– Chibougamau

Commentaires

- Le Ministère a poursuivi la réalisation des objectifs ministériels en matière de développement durable inscrits dans son *Plan stratégique 2005-2008*.
- Le Ministère a également déjà mis en place des actions répondant aux objectifs du *Plan de développement durable*, notamment en adoptant, depuis 2004, la gestion écologique de la végétation aux abords des autoroutes comme méthode d'entretien, en poursuivant les démarches d'implantation d'un système de gestion environnementale et en assurant le suivi annuel des actions ministérielles inscrites dans le *Plan gouvernemental sur la diversité biologique 2004-2007*.
- Le Ministère a lancé, en juin 2006, la *Politique québécoise du transport collectif* et a ainsi contribué à la stratégie énergétique du Québec 2006-2015 et au plan d'action 2006-2012 de lutte contre les changements climatiques.
- En 2006-2007, le Ministère a poursuivi sa collaboration avec le Comité interministériel du développement durable dans le contexte de l'élaboration et de la mise en œuvre de la *Stratégie gouvernementale de développement durable*, qui devrait être adoptée d'ici la fin décembre 2007.
- Le Ministère a démarré l'élaboration d'une stratégie en développement durable complétée d'un plan d'action. Elle prendra en considération les seize principes de développement durable, les objectifs de la *Stratégie gouvernementale de développement durable* et les domaines d'intervention du Ministère dans le secteur du transport, comme gestionnaire du réseau et à titre d'organisme public.

OBJECTIF 2.8

CONTRIBUER À L'ÉLABORATION ET À LA MISE EN ŒUVRE DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Pour faire suite à l'entrée en vigueur du protocole de Kyoto le 16 février 2005, le gouvernement a opté pour un plan d'action plutôt qu'une stratégie gouvernementale. Ainsi, le plan d'action 2006-2012 de lutte contre les changements climatiques a été rendu public le 15 juin 2006. Il comprend un budget annuel de 130 millions de dollars provenant du Fonds vert afin de soutenir la *Politique québécoise du transport collectif*. Quinze millions de dollars sont aussi attribués à l'amélioration de l'efficacité énergétique et de l'intermodalité du transport des marchandises.

Le 13 décembre 2006 marque la promulgation de la Loi concernant la mise en œuvre de la stratégie énergétique du Québec, qui introduit le principe d'une redevance sur les hydrocarbures qui servira à alimenter le Fonds vert.

Le Ministère a déjà entrepris plusieurs actions à ce chapitre, dont les investissements consentis par le Ministère dans les infrastructures de transport en commun (près de 300 millions de dollars dans l'établissement d'une nouvelle ligne de trains de banlieue desservant l'est de Montréal et la couronne nord-est de la région métropolitaine) en sont un exemple.

Le Ministère s'est également employé à préciser les conséquences des changements climatiques sur le pergélisol et à analyser le comportement de celui-ci sous les infrastructures aéroportuaires et les routes d'accès afin d'élaborer des scénarios d'adaptation et d'entretien pour ces infrastructures. Le Ministère suit l'évolution des phénomènes d'érosion et de sédimentation ainsi que le comportement des ouvrages de protection le long des rives du Saint-Laurent afin de déterminer les stratégies à adopter.

Indicateur 26	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007
État d'avancement de la stratégie gouvernementale sur les changements climatiques au regard des transports	Pas de cible	Élaboration d'un projet de stratégie gouvernementale sur les changements climatiques en collaboration avec les ministères concernés.	Contribution à l'élaboration et à la mise en œuvre du plan d'action 2006-2012 de lutte contre les changements climatiques Négociation avec le gouvernement fédéral en vue d'une entente d'investissement dans les chemins de fer d'intérêt local Poursuite des travaux touchant le pergélisol et l'érosion

Commentaires

- En 2007-2008, le Ministère participera au processus de mise en œuvre des actions en matière de transport du plan d'action gouvernemental en concertation avec les ministères et organismes concernés. Le financement du Fonds vert est attendu pour l'automne 2007, tout comme l'entrée en vigueur des programmes associés aux actions en transport.
- Le Ministère élaborera également un plan d'action ministériel sur les changements climatiques et l'efficacité énergétique.

AXE D'INTERVENTION 2.4

La recherche et l'innovation

OBJECTIF 2.9

AMÉLIORER LA GESTION, L'EXPLOITATION ET LES SERVICES AUX USAGERS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT PAR L'ÉLABORATION, CONJOINTEMENT AVEC SES PARTENAIRES, D'UN PLAN STRATÉGIQUE QUÉBÉCOIS DES STI



L'utilisation des technologies de l'information et de la communication dans les systèmes de transport, regroupées sous l'appellation « systèmes de transport intelligents ou STI », présente un potentiel important en vue d'améliorer la gestion et l'exploitation des réseaux de transport ainsi que les services aux usagers. À la base, on trouve l'informatique, l'électronique et les télécommunications, qui sont combinées dans des applications diverses afin de rendre les réseaux de transport plus sûrs, plus efficaces, plus fiables et plus écologiques, sans avoir nécessairement à modifier l'infrastructure existante. Le Ministère coordonne actuellement l'élaboration d'un plan stratégique des STI pour doter le Québec d'un cadre de référence qui appuie, dans un horizon de dix ans, leur mise en œuvre concertée et intégrée au Québec.

Indicateur 27	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007
Plan stratégique québécois des STI élaboré	Élaboration du Plan en 2006	En voie d'élaboration	En voie d'approbation ministérielle

Commentaires

- Au cours de l'année 2006-2007, une version préliminaire du *Plan stratégique québécois des systèmes de transport intelligents* a été soumise pour consultation aux principaux partenaires du Ministère en la matière.
- Le Plan élaboré est en voie d'approbation ministérielle.

ORIENTATION STRATÉGIQUE 3

Améliorer la performance de l'organisation pour de meilleurs services aux citoyens

AXE D'INTERVENTION 3.1

La gestion des ressources

OBJECTIF 3.1

AMÉLIORER LA GESTION DES RESSOURCES HUMAINES, MAINTENIR L'EXPERTISE ET ASSURER LA RELÈVE PAR L'ÉLABORATION D'UN CADRE DE GESTION DES PERSONNES INCLUANT UN PLAN DE GESTION PRÉVISIONNELLE DE LA MAIN-D'OEUVRE

Le Ministère a mis en place, au fil des ans, une organisation performante capable de répondre efficacement aux différents défis posés par la mise en œuvre de sa mission. Toutefois, la situation actuelle est caractérisée, entre autres, par le vieillissement de l'effectif, dont une part importante atteindra l'âge de la retraite au cours des prochaines années. Afin d'assurer une gestion optimale des ressources humaines, le Ministère a approuvé un cadre de gestion des personnes. Le cadre de gestion des personnes traite de la qualité de vie au travail, de la gestion des compétences et des contributions des personnes ainsi que de la reconnaissance.

Indicateur 28	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007
État d'avancement du cadre de gestion des personnes incluant un plan de gestion prévisionnelle de la main-d'œuvre	Pas de cible	Mise en œuvre du cadre de gestion des personnes et du plan de gestion prévisionnelle de la main-d'œuvre	Poursuite des activités en lien avec le cadre de gestion des personnes et du plan de gestion prévisionnelle de la main-d'œuvre

Commentaires

- Le Ministère poursuit la mise en œuvre du cadre de gestion des personnes, qui a permis à de nombreux gestionnaires et employés de profiter de mesures individuelles ou collectives d'amélioration de la gestion des personnes, dont notamment:
 - la formation des gestionnaires sur la gestion des contributions;
 - la sensibilisation du personnel du Ministère à la politique visant à contrer le harcèlement psychologique et la violence au travail;
 - la détermination des emplois stratégiques et vulnérables permettant de les encadrer par un plan de relève.

- Outre le cadre de gestion des personnes, le Ministère a établi cinq défis de gestion qui concourent à accroître la performance de l'organisation et à améliorer la gestion des personnes. La mobilisation des personnes, le travail en équipe, l'efficacité et l'efficience, la communication des actions du Ministère et l'éthique constituent les défis de gestion qui guident les gestionnaires dans le rôle fondamental qu'ils doivent assumer en matière d'amélioration de la performance de l'organisation.
- Au cours de 2006-2007, en ce qui concerne la sécurité civile, le Ministère s'est doté d'un plan de continuité des activités prévoyant la détermination et le maintien des services essentiels, dans le but d'assurer une gestion adéquate de l'absentéisme de son personnel en cas de pandémie. Ce plan de continuité des activités permet de répondre aux exigences gouvernementales et légales au regard du *Plan gouvernemental en cas de pandémie d'influenza* et aux articles 60 et 61 de la Loi sur la sécurité civile.

OBJECTIF 3.2

AMÉLIORER LA GESTION PAR LA REFONTE DES PROCESSUS ADMINISTRATIFS ET LA MISE EN PLACE D'UNE NOUVELLE GÉNÉRATION DE SYSTÈMES D'INFORMATION

- Des systèmes d'information performants peuvent contribuer grandement à la gestion de l'organisation. Le Ministère souhaite utiliser pleinement les possibilités offertes par les nouvelles technologies de l'information. Il revoit ses processus administratifs et mettra en place, d'ici 2008, une nouvelle génération de systèmes d'information portant entre autres sur la gestion des ressources financières et des infrastructures routières.

Indicateur 29	Cible 2005-2008 (% en 2008)	Résultat 2005-2006 (%)	Résultat 2006-2007 (%)
Pourcentage d'avancement ³³ de la mise en place des systèmes d'information :			
1. Refonte des processus et des systèmes administratifs (RPSA) - SAGIR	100	78	90
2. Solution administrative et informatique en gestion de projets routiers (SAI-GPR)	100	41 ³⁴	42
3. Système de gestion des structures (GSQ-6026)	100	38	67
4. Système d'exploitation des infrastructures (EIT-6037)	100	92	100

Commentaires

Refonte des processus et des systèmes administratifs (RPSA) - SAGIR

Au cours de l'année 2006-2007 :

- Durant cette période, le travail réalisé par le Ministère a permis l'expérimentation de la première phase du projet SAGIR, soit SGR1, qui regroupe les fonctions de gestion financière (grand-livre, comptes à payer, immobilisations et libre-service compte de dépenses) et de gestion matérielle, ce qui a mené au remplacement de SYGBEC.

³³ L'indicateur peut être influencé par la justesse de l'appréciation de l'état d'avancement des biens livrables et par la justesse des prévisions d'effort requis pour les compléter.

³⁴ Le résultat 2005-2006 a été révisé afin de tenir compte de la nouvelle estimation des dépenses totales prévues pour ce projet qui s'est précisé depuis.

- L'avancement du projet est conforme à la planification des étapes prévues pour sa réalisation. Les transformations requises dans des processus et systèmes pour l'implantation d'avril 2006 ont conduit à de nombreuses adaptations dans les deux nouveaux systèmes de gestion des projets et des contrats. Afin de respecter l'échéancier très serré et plusieurs contraintes relatives à l'information disponible sur la solution SAGIR-SGR1, certaines fonctionnalités de ces systèmes ont été mises au point après la date d'implantation. En effet, elles n'étaient pas requises pour les premiers mois de mise en application de la solution SAGIR.
- La fin des mises au point, en 2007-2008, viendra compléter les fonctionnalités en gestion des ressources financières et matérielles; plus particulièrement, il s'agit des outils de ventilation des dépenses et de traitement des immobilisations et le développement de fonctions complémentaires pour la gestion des stocks et l'exploitation des données.

Solution administrative et informatique en gestion de projets routiers (SAI-GPR)

- Les travaux de la Solution administrative et informatique en gestion de projets routiers (SAI-GPR) ont pour but de doter le Ministère d'un système de gestion de projets pour les projets routiers.
- Au cours de l'année 2006-2007, les travaux de la SAI-GPR ont porté sur trois projets: un progiciel de gestion de projets pour les projets routiers, un logiciel d'estimation des coûts des projets routiers et un système ministériel d'information sur la gestion des projets routiers.
- Tous ces projets ont passé la partie étude d'opportunité et dossier d'affaires et sont rendus à la partie architecture détaillée.
- En 2007-2008, les études d'architecture détaillée devraient être terminées et permettre des livraisons progressives d'outils.

Système de gestion des structures (GSQ-6026)

- Le projet Système de gestion des structures (GSQ-6026) vise le remplacement du système actuel de gestion des structures du réseau routier québécois. Ce nouveau système comprend différents modules pour encadrer les principales activités de gestion d'un parc de structures, soit l'inventaire, les inspections, les plans de travail et l'historique des interventions. De plus, un module d'analyse sera conçu pour planifier les stratégies d'investissement les plus rentables et effectuer des prévisions sur l'état du parc de structures. Ce module de planification stratégique s'appuiera sur des analyses de coûts, sur le cycle de vie et sur des rapports bénéfices-coûts.
- Le développement du système GSQ-6026, amorcé en 2005, s'est poursuivi. Le module «inventaire» a été achevé alors que les travaux ont considérablement progressé pour les modules «inspection», «plan de travail et historique des interventions» ainsi que «planification stratégique». Les travaux devraient être terminés d'ici la fin de l'année 2007 et accusent un léger retard par rapport aux échéanciers prévus.

Système d'exploitation des infrastructures de transport (EIT-6037)

- Le Ministère a terminé la mise en place d'un système de gestion des travaux d'exploitation du réseau routier, le EIT-6037 (calendrier de travail, prévisions des besoins et des ressources, etc.).
- Le système est en fonction dans toutes les directions territoriales depuis avril 2006.
- La livraison 4, l'étape finale du système, a été implantée dans toutes les directions territoriales et les centres de services le 31 octobre 2006. La planification des travaux, prévue pour l'année 2006-2007, a été respectée.

AXE D'INTERVENTION 3.2

Les relations avec les partenaires publics et privés

OBJECTIF 3.3

CONTRIBUER À LA DÉMARCHE GOUVERNEMENTALE DE DÉCENTRALISATION, DE RÉGIONALISATION ET D'ADAPTATION DES PROGRAMMES ET DES ACTIVITÉS

Lors de la tenue du Forum des générations, le gouvernement a conclu deux ententes portant sur la décentralisation et la régionalisation avec les représentants des milieux municipal et régional. Le Ministère évalue les programmes et les activités ministériels pouvant être décentralisés vers les municipalités ou les municipalités régionales de comté (MRC). Il procédera éventuellement à leur décentralisation en tenant compte des décisions que prendra le gouvernement à cet égard. Le Ministère verra également à adapter ses programmes aux caractéristiques particulières des régions.

À la Table Québec-Régions (TQR) du 3 novembre 2006, une version préliminaire du *Rapport sur la mise en œuvre du protocole d'entente avec les présidents des conférences régionales des élus (CRE)* a été déposée. Ce rapport présente l'état d'avancement du suivi des propositions des CRE³⁵, dont celles concernant le Ministère. Cette version préliminaire est actuellement en révision pour être présentée au Conseil des ministres.

Ce rapport précise que les différents volets du *Projet gouvernemental d'autonomie régionale et municipale* se poursuivront dans le cadre d'une *Politique de développement des territoires* qui doit être élaborée.

Dans le cadre du Discours sur le budget 2007-2008, le gouvernement a plutôt retenu et mis en place une stratégie visant à rendre toutes les régions du Québec plus autonomes et plus prospères. Au moyen de cette *Stratégie pour le développement de toutes les régions*, le gouvernement veut franchir une nouvelle étape avec la conclusion d'un nouveau partenariat fiscal et financier avec les municipalités et la signature des pactes ruraux.

³⁵ La CRE est une instance de concertation et de planification composée à la base d'élus municipaux qui s'adjoignent des représentants des divers secteurs socio-économiques. Les CRE sont l'interlocuteur du gouvernement en matière de développement régional pour le territoire qu'elles représentent.

Indicateur 30	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007
État d'avancement de l'évaluation et de la réalisation des projets de décentralisation, de régionalisation ou d'adaptation des programmes et des activités ministériels	Pas de cible	Mise en place d'une table MTQ-CRE sur le transport collectif en milieu rural Proposition de mise en place de deux projets pilotes de transport collectif avec la CRE de la Capitale-Nationale et la CRE du Centre-du-Québec (400 000 \$/an)	Le 16 juin 2006, dépôt par le gouvernement de la première <i>Politique québécoise du transport collectif</i> Trois volets concernant le transport collectif à l'échelle régionale : - aide aux MRC (8 M\$) - ajout d'un volet pour les CRE (1 M\$) - ajout d'un volet interrégional pour le transport par autocar (2 M\$) - Bonification du <i>Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes</i>, notamment par l'admissibilité des municipalités de moins de 20 000 habitants (0,5 M\$/an) - Démarrage, à l'automne 2006, de deux projets pilotes de transport collectif avec la CRE de la Capitale-Nationale et la CRE du Centre-du-Québec (0,8 M\$ \$/2 ans) Cadre du mandat confié aux CRE en juillet 2006 (véhicules hors route) : - Mise sur pied de tables de concertation régionale sur les véhicules hors route pilotées par la CRE ou par un autre organisme régional mandaté par la CRE Mandats des tables : - Établissement de deux réseaux de sentiers interrégionaux de véhicules hors route, représentant un consensus régional, à partir des sentiers existants (mandat prenant fin le 1^{er} novembre 2009) - Aide financière de 40 000 \$/an, pendant trois ans, disponible aux 18 CRE pour l'embauche d'une personne ressource afin de coordonner les travaux de la Table de concertation régionale. - Programme de reconnaissance des villages-relais (3 M\$ sur cinq ans entre 2006 et 2011) : reconnaissance des municipalités de Danville et de Grande-Vallée en 2006

Commentaires

- La démarche gouvernementale d'autonomie régionale et municipale comprend quatre volets :
 1. la décentralisation;
 2. la déconcentration;
 3. l'adaptation de normes et de programmes aux particularités des régions;
 4. les initiatives de partenariat.
- En 2006-2007, une grande partie des réponses du Ministère aux propositions des CRE ont fait l'objet de discussions avec ces dernières et ont pu donner lieu à des ententes (ex. : mise en place du Bureau de coordination du Nord-du-Québec).
- Le traitement des propositions relatives au volet 3 est terminé, et des propositions venant des CRE par rapport aux volets 2 et 4 ont également été traitées. Il en est fait état dans la version préliminaire d'un *Rapport sur la mise en œuvre du protocole d'entente avec les présidents des conférences régionales des élus* validé par le Ministère pour les objets le concernant et déposé à la TQR du 3 novembre 2006.

OBJECTIF 3.4

ÉVALUER ET RÉALISER, SI CELA EST OPPORTUN SOUS FORME DE PARTENARIAT, DES PROJETS MAJEURS D'INFRASTRUCTURES OU RELATIFS À DES SERVICES MINISTÉRIELS

Dans le *Plan de modernisation 2004-2007* du gouvernement du Québec, six projets en matière de transport ont été désignés pour être étudiés en vue de la mise en place éventuelle d'un PPP. Une fois les évaluations terminées, le Ministère va de l'avant dans la mise en œuvre de partenariats lorsque les avantages ont été démontrés.

Indicateur 31	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007
État d'avancement de l'évaluation et de la réalisation des projets en partenariat :			
1. L'autoroute 25	Pas de cible	1. Projet en PPP - Réalisation de l'appel d'intérêt (étape 1) et de l'appel de qualification (étape 2)	1. Projet en PPP - Appel de propositions (étape 3) réalisé en juillet 2006, trois propositions reçues en mars 2007
2. L'autoroute 30	Pas de cible	2. Projet en PPP - Réalisation de l'appel d'intérêt (étape 1)	2. Projet en PPP - Réalisation de l'appel de qualification en novembre 2006 (étape 2)
3. Les aires de service	Pas de cible	3. Projet en PPP - Réalisation de l'appel d'intérêt (étape 1)	3. Projet en PPP - Achèvement de l'appel de qualification en janvier 2007 (étape 2) et lancement de l'appel de propositions en mars 2007 (étape 3)
4. La gestion déléguée de l'entretien et de l'exploitation de certains axes routiers	Pas de cible	4. Projet encore à l'étude	4. Abandon du projet en PPP en 2006-2007
5. Le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER)	Pas de cible	5. Abandon du projet en PPP. Évaluation de la formule de services partagés au sein du ministère des Transports.	5. Développement de la formule de services partagés au sein du Ministère
6. Le Centre de signalisation (CSi)	Pas de cible	6. Abandon du projet en PPP. Examen de pistes d'amélioration et mise en œuvre des solutions retenues.	6. Maintien des discussions avec la Ville de Montréal pour un partenariat d'affaires et poursuite du projet de construction d'une nouvelle usine

Commentaires

Des six projets retenus, trois sont proposés pour être réalisés en PPP. La stratégie d'acquisition en mode PPP comprend généralement quatre étapes : l'appel d'intérêt; l'appel de qualification; l'appel de propositions et la signature de l'entente de partenariat. L'état d'avancement de chacun des projets est le suivant :

L'autoroute 25

- Le projet en PPP de l'autoroute 25 concerne la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien de l'autoroute 25 à Laval et à Montréal.
- L'achèvement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 à Laval et le boulevard Henri-Bourassa à Montréal, d'une longueur de 7,2 kilomètres, comporte la construction d'un pont avec péage de 1,2 kilomètre pour traverser la rivière des Prairies.
- Le processus d'appel des propositions a été réalisé en juillet 2006. Le Ministère a reçu trois propositions de fournisseurs pour l'achèvement de l'autoroute 25 en mars 2007.
- La signature de l'entente est prévue pour l'automne 2007.

L'autoroute 30

- Le projet en PPP concernant l'autoroute 30 implique la conception, la construction, le financement, l'exploitation, l'entretien et la réhabilitation de l'autoroute de 35 kilomètres entre les villes de Châteauguay et de Vaudreuil-Dorion; la partie ouest inclut également une section de 7 kilomètres qui reliera Salaberry-de-Valleyfield à la future autoroute 30. Un poste de péage sera situé sur le pont enjambant le fleuve Saint-Laurent.
- L'achèvement de la partie ouest de l'autoroute 30 serait réalisé en PPP, alors que la partie est, d'une longueur de 13 kilomètres au sud de Candiac, Delson et Saint-Constant, sera effectuée selon le mode conventionnel.
- Au cours de l'année 2006-2007, l'autorisation de lancer l'appel de qualification a été obtenue. Cet appel a été fait, et le processus de sélection a été mis en œuvre en novembre 2006. À la suite de ce processus, trois candidats seront invités à participer à l'appel de propositions. Le processus environnemental avec le gouvernement fédéral s'est soldé par l'obtention de l'arrêté en Conseil du gouvernement fédéral afin de permettre le franchissement du fleuve Saint-Laurent et du canal de Beauharnois. Parallèlement à ces activités, celles relatives au déplacement des utilités publiques ainsi que l'acquisition et la libération de l'emprise se poursuivent.
- Au cours de l'année 2007-2008, l'autorisation de lancer l'appel de propositions sera demandée au gouvernement. Par la suite, l'appel sera fait.

La réalisation d'autres projets routiers majeurs est actuellement envisagée selon le mode PPP.

Les aires de service

- L'appel de qualification publié le 19 juin 2006 a été annulé. La candidature de trois entreprises sur les quatre ayant déposé une offre a été jugée irrecevable pour cause de non-respect des conditions édictées. Le deuxième appel de qualification lancé en novembre 2006 a permis à deux entreprises de se qualifier en janvier 2007.
- L'appel de propositions a été lancé en mars 2007. La signature de l'entente de partenariat est prévue pour mars 2008.

La gestion déléguée de l'entretien et de l'exploitation de certains axes routiers

- Le Ministère a évalué la faisabilité de certains projets d'expérimentation en matière de gestion déléguée de l'entretien et de l'exploitation par une approche de gestion des risques.
- L'analyse des projets a montré que des avantages pécuniaires à court ou à moyen terme sont peu probables.
- Les résultats obtenus ont amené le Ministère à miser davantage sur des innovations en matière d'entretien et d'exploitation du réseau routier en hiver à partir des études qui ont été réalisées sur la gestion déléguée.

Le CGER

- L'étude réalisée au cours de l'année 2004-2005 en vue d'évaluer le potentiel d'un PPP a permis de dresser un portrait de la situation actuelle du CGER, de documenter son mode de gestion et d'évaluer les résultats depuis sa création en 1997. À la lumière des résultats de cette étude, le PPP n'a pas été retenu comme solution possible pour l'ensemble des activités du CGER, pas plus que sa privatisation complète. En 2005-2006, différentes formes de développement des clientèles impliquant des ministères et des organismes publics ont été analysées.
- En 2006, la possibilité d'utiliser davantage la formule de services partagés au sein du Ministère a été approfondie. Des ententes ont été conclues avec divers ministères et organismes, dont la Sûreté du Québec.
- Lors de la présentation du budget 2007-2008, la ministre des Finances a annoncé l'intention du gouvernement de privatiser le CGER.

Le CSi

- L'étude réalisée au cours de 2004-2005 en vue d'évaluer le potentiel d'un PPP a permis au Ministère de situer la place du CSi dans l'industrie de la fourniture de produits et de services de signalisation. Elle a également permis de brosser un portrait du CSi et de proposer des pistes d'amélioration. En 2005-2006, différentes pistes de développement ont été explorées, dont celle d'un partenariat avec la Ville de Montréal.
- En 2006-2007, les représentants du CSi ont poursuivi leurs discussions avec ceux de la Ville de Montréal en plus de continuer l'élaboration du projet de construction d'une nouvelle usine.
- Lors de la présentation du budget 2007-2008, la ministre des Finances a annoncé l'intention du gouvernement de privatiser le CSi.



AXE D'INTERVENTION 3.3

Les relations avec les citoyens et les entreprises

OBJECTIF 3.5

METTRE EN PLACE LE PORTAIL GOUVERNEMENTAL EN MATIÈRE DE TRANSPORT ET LES SERVICES EN LIGNE MINISTÉRIELS PRIORITAIRES QUI Y SONT LIÉS

Pour améliorer les services et les relations avec les citoyens et les entreprises, le gouvernement met en place un véritable gouvernement en ligne, notamment en offrant davantage de sites transactionnels et un accès plus facile et plus rapide à l'information gouvernementale. La contribution du Ministère à ce vaste projet se traduit par la conception du portail gouvernemental en matière de transport, en collaboration avec ses partenaires, ainsi que par des services en ligne ministériels.

Le thème Transport a pour mission d'offrir une voie d'accès à l'information gouvernementale en matière de transport à partir du portail gouvernemental. Il contribue aussi à réduire la complexité administrative, à assurer une plus grande cohérence de l'information, à simplifier la relation entre l'État et la population et à améliorer la qualité des services offerts aux clientèles spécialisées en matière de transport.

Le portail gouvernemental en matière de transport doit regrouper les services en ligne dans ce champ d'activité pour permettre aux citoyens de faire des affaires avec les ministères et les organismes gouvernementaux québécois visés de façon directe, sécuritaire et efficace à partir d'un seul endroit. Les premières actions pertinentes ont déjà été accomplies avec l'ouverture du Guichet unique des transporteurs. Une fois lancé, le portail donnera accès à plusieurs services du Ministère, de la Société de l'assurance automobile du Québec et de la Commission des transports du Québec.

Indicateur 32	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007
Portail gouvernemental en matière de transport ainsi que 23 services ministériels prioritaires mis en ligne	Mise en ligne du portail et des services en 2007	Portail: - Élaboration d'un dossier d'affaires et d'une maquette du Portail Transports - Accord des partenaires (Agence métropolitaine de transport, Commission des transports du Québec, Société de l'assurance automobile du Québec et Société des traversiers du Québec) quant à la solution recommandée (espace Transport sur le portail gouvernemental de services) Services ministériels: - Révision de l'architecture - Mise en place de l'infrastructure technologique - Reconfiguration et refonte du site Internet - Conception et développement de services de type informationnel	Thème Transport sur portail gouvernemental: - Appui des organismes centraux (ministère des Services gouvernementaux et Services Québec) - Élaboration d'un dossier d'affaires sur le thème Transport qui inclut une contribution à l'architecture du Web gouvernemental Services ministériels: - Implantation de l'outil de gestion de contenu - Conversion des pages du site actuel vers le nouveau site Internet selon le découpage clientèle - Amélioration et intégration au site de neuf services informationnels

Commentaires

Thème Transport du portail gouvernemental

- En février 2007, une portée gouvernementale est ajoutée au projet ainsi qu'une contribution aux travaux d'architecture gouvernementale, dont les principaux objectifs sont :
 - appliquer ou établir les règles, standards et éléments communs requis pour l'intégration du thème Transport au portail gouvernemental dans une optique de réutilisation dans le Web gouvernemental, en se basant sur les réussites et les meilleures pratiques issues des ministères et des organismes;
 - expérimenter une structure de concertation et de gouverne entre les organisations pour les thèmes et autres types de regroupements dans une optique de pérennité;
 - établir les ententes entre les organisations concernant le partage de l'information et la collaboration des différents partenaires dans l'optique de définir des modèles;
 - élaborer des mécanismes de suivi et de reddition de comptes de projet entre organisations qui pourront être réutilisés dans des projets de même nature.

OBJECTIF 3.6

POURSUIVRE L'ALLÈGEMENT RÉGLEMENTAIRE ET ADMINISTRATIF

Le Ministère prend les mesures nécessaires afin de donner suite aux engagements gouvernementaux en matière d'allègement réglementaire et administratif, aux recommandations des groupes-conseils ainsi qu'au rapport du Groupe de travail conjoint sur l'administration de la fiscalité. C'est également dans ce contexte que le Ministère produit une analyse des répercussions de tout projet de législation ou de norme réglementaire susceptible de produire des effets importants sur les entreprises (au moins 1 million de dollars). Pour chaque loi ou règlement présenté, le Ministère se conforme aux exigences gouvernementales d'analyse des répercussions sur les entreprises.

Indicateur 33	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007
Nombre de mesures d'allègement réglementaire et administratif mises en œuvre	Pas de cible	Douze mesures d'allègement	Trois mesures d'allègement

Allègements apportés	Loi ou règlement visés
■ Remplacement de l'approbation par le ministre des Transports des règlements municipaux sur la circulation des véhicules hors route sur les chemins publics municipaux, par une obligation d'information et un pouvoir ministériel de désaveu. Cette disposition accorde plus d'autonomie aux municipalités et répond à leurs demandes, tout en maintenant la sécurité des usagers de la route en raison de l'obligation de joindre au règlement un rapport de sécurité et un plan de signalisation.	Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route (2006, chapitre 12)
■ Exemption de l'inscription au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de certains propriétaires et exploitants qui utilisent des limousines de grand luxe ayant une masse nette de plus de 3000 kg (taxis spécialisés) ainsi que ceux qui utilisent un véhicule lourd dans une municipalité isolée ou non reliée au réseau routier.	Règlement modifiant le Règlement d'application de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds, édicté par le décret numéro 1144-2006 du 12 décembre 2006
■ Prolongation, jusqu'au 31 mars 2008, des permis de courtage en services de camionnage en vrac qui venaient à échéance le 31 mars 2007. Le report d'une année des procédures administratives liées au renouvellement de permis représente, pour l'année 2007, une économie pour les organismes de courtage concernés et pour la Commission des transports du Québec.	Règlement modifiant le Règlement sur le courtage en services de camionnage en vrac, édicté par le décret numéro 201-2007 du 21 février 2007

Les résultats concernant l'atteinte des objectifs du Bureau de la Capitale-Nationale (BCN)

3.3

Le BCN a pour mission de contribuer au développement économique de la région de la Capitale-Nationale et de veiller à l'adaptation de l'action gouvernementale au contexte particulier de cette région. De portée horizontale, ses mandats comprennent :

- la gestion de programmes d'aide financière sous la responsabilité du ministre, notamment le Fonds de développement économique de la région de la Capitale-Nationale (FDERCN);
- la gestion déléguée des fonds provenant d'autres ministères;
- le soutien à l'action du Commissaire au 400^e de la Ville de Québec et le suivi administratif et financier de l'aide gouvernementale accordée à la Société du 400^e;
- la recherche de solutions à des demandes ou à des problématiques pouvant être soumises au ministre par des tiers;
- la gestion d'ententes de financement en réponse à des problématiques particulières;
- la coordination interministérielle et régionale de dossiers et de projets spéciaux;
- l'organisation et la planification d'événements spéciaux impliquant la collaboration des autorités gouvernementales et des principaux acteurs régionaux.

Ces mandats ont été précisés en 2006-2007, et des indicateurs additionnels ont été définis pour certains éléments de la mission du BCN.



Bilan des résultats du BCN

OBJECTIF

FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE LA RÉGION DE LA CAPITALE-NATIONALE

Indicateur	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007
Gestion de programmes d'aide financière - Soutien aux projets de développement économique	Financement de 54 projets et de 44 activités régionales (5 828 700 \$) dans le cadre du FDERCN	Financement de 54 projets et de 36 activités régionales (6 158 700 \$) dans le cadre du FDERCN
Gestion déléguée - Appui aux organismes de développement local et régional		
CLD des six MRC et de la Ville de Québec (ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation)	Budget alloué aux CLD : 5 592 300 \$, ce qui inclut la mise en œuvre de la <i>Politique nationale de la ruralité (2002-2007)</i> et les agents ruraux	Budget alloué aux CLD : 5 592 300 \$; suivi des ententes de gestion avec les MRC et la Ville de Québec
Appui à la CRE par le Fonds de développement régional (ministère des Affaires municipales et des Régions)		Mise en œuvre de la nouvelle <i>Politique nationale de la ruralité 2007-2014</i> : signature des pactes ruraux dans les six MRC de la région
	Budget du Fonds de développement régional: 1 544 200 \$	Budget du Fonds de développement régional: 1 698 668 \$

Soutien du gouvernement pour l'organisation des Fêtes du 400 ^e anniversaire de Québec en 2008		
Commissaire au 400 ^e	Appui à l'action du commissaire au 400 ^e dans son rôle de coordination des actions des ministères	Appui à l'action du commissaire au 400 ^e dans son rôle de coordination et de représentation du gouvernement du Québec - Rencontres hebdomadaires avec les commissaires fédéral, municipal et autochtone - Communication continue avec la Société du 400 ^e - Participation au Sommet de la francophonie 2006 - Présidence des rencontres trimestrielles du comité interministériel sur le 400 ^e et rencontres bilatérales avec les ministères et organismes gouvernementaux
Appui à la Société du 400 ^e	Aide financière de 2 000 000 \$	Aide financière de 6 400 000 \$ Confirmation de l'inscription du Championnat de hockey 2008 à Québec dans la programmation de la Société du 400 ^e grâce à la mise en place d'un partenariat financier entre le ministre, la Ville de Québec, la Société des jeux mondiaux des policiers et pompiers Québec 2005, l'Office du tourisme de Québec et la Société du 400 ^e
Conclusion d'ententes de partenariat en réponse à des problématiques particulières	Nouvel indicateur	Conclusion de nouvelles ententes de partenariat en tourisme avec l'Office du tourisme de Québec et le Conseil de la Nation huronne-wendat Participation à la négociation et à la signature d'une entente particulière en immigration et suivi des ententes particulières sur l'agroalimentaire et la condition féminine, en collaboration avec les ministères sectoriels et la CRE
Coordination interministérielle et régionale dans des dossiers et des projets	Nouvel indicateur	Coordination gouvernementale de la démarche d'une action concertée de coopération régionale de développement (ACCORD) en vue du développement des créneaux d'excellence de la région, en partenariat avec PÔLE Québec Chaudière-Appalaches Mise sur pied de la Table sur les événements et festivals Comité de suivi de projets régionaux (hôtel-musée à Wendake, Massif de Petite-Rivière-Saint-François, Mont Grand-Fonds)
Adaptation de l'action gouvernementale au contexte spécifique de la région par des mécanismes d'échange	Nouvel indicateur	Organisation de trois rencontres du premier ministre et du ministre avec les représentants régionaux de différents milieux (économie, culture, développement social) et suivi des engagements Mise sur pied des tables de la Conférence administrative régionale sur l'emploi et la main-d'œuvre, les affaires régionales et territoriales, le développement culturel et le développement social Création d'une table de concertation avec la Chambre de commerce de Québec et le MDEIE sur les outils de développement économique dans la région

La *Déclaration de services aux citoyens*

La prestation de services aux citoyens est au cœur de la démarche de modernisation de l'État. Le Ministère s'est fixé des objectifs à ce sujet et s'est résolument engagé dans un processus d'amélioration continue de la qualité des services offerts à la population. Conformément à la Loi sur l'administration publique, le Ministère a rendu public, le 1^{er} avril 2001, sa première *Déclaration de services aux citoyens*. Celle-ci présente quatre objectifs particuliers à l'égard des services aux citoyens :

Objectif 1 : L'information sur l'état des routes et les entraves à la circulation :
jour et nuit, sept jours sur sept

Objectif 2 : La sécurité des usagers de la route au cœur des actions

Objectif 3 : Un service de renseignements offert de 8 h 30 à 16 h 30

Objectif 4 : Un suivi diligent des plaintes

Afin d'améliorer la qualité des services offerts à sa clientèle, le Ministère a entrepris, en 2006-2007, la révision de sa *Déclaration de services aux citoyens*. Sa publication suivra en 2007-2008. Il s'engage également à la mettre à jour régulièrement. La déclaration de services révisée fera état des engagements du Ministère afin de connaître les attentes des citoyens, de simplifier le plus possible les règles et les procédures qui régissent la prestation de services et de susciter chez ses employés le souci d'offrir des services de qualité tout en les faisant participer à l'atteinte des résultats.

Pour l'année 2006-2007, les résultats obtenus à l'égard des objectifs de la *Déclaration de services aux citoyens* sont détaillés ci-dessous.

OBJECTIF 1

L'INFORMATION SUR L'ÉTAT DES ROUTES ET LES ENTRAVES À LA CIRCULATION : JOUR ET NUIT, SEPT JOURS SUR SEPT

Le Ministère est soucieux de fournir à la population l'information la plus à jour possible sur l'état des grands axes routiers sous sa responsabilité ainsi que sur les entraves à la circulation sur son réseau. Dans le contexte d'une diffusion continuellement intégrée, il rend cette information disponible à l'aide du service de l'Inforoutière par téléphone ou par Internet, sous l'appellation « État du réseau routier ». Afin de faciliter, pour le grand public, la consultation des services offerts, l'État du réseau routier regroupe les informations relatives aux conditions routières, aux conditions hivernales et aux travaux routiers pour connaître les entraves à la circulation.

INFOROUTIÈRE

Service téléphonique	Résultat 2004-2005	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007
Nombre de demandes de renseignements téléphoniques	256 000	324 129	263 405

Commentaires

- Au cours de l'année 2006-2007, le Ministère a modernisé le service téléphonique de l'Inforoutière. Ce service se caractérise par l'utilisation de technologies de pointe, telles que la synthèse de la parole, et par un accès illimité. De plus, il offre un nouveau choix de menu simplifié et davantage convivial grâce à la diffusion intégrée des informations relatives aux conditions routières hivernales et aux entraves liées aux travaux routiers.
- Le service téléphonique de l'Inforoutière a reçu 263 405 appels, une baisse de 18,7 % par rapport à l'année précédente. Cette diminution est attribuable en grande partie à un hiver relativement clément, la fréquentation du service téléphonique atteignant généralement son taux le plus élevé en hiver.



INFOROUTIÈRE

Service Internet	Résultat 2004-2005	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007
Nombre mensuel moyen de pages vues ³⁶ dans le site Internet	1 026 418	1 082 063	1 609 097

Commentaires

- Le nombre de pages vues dans le site Internet a augmenté de 32,7 % par rapport à l'année dernière.
- Dans le contexte du processus d'implantation de la prestation électronique de service, le site Web du Ministère fait présentement l'objet d'une refonte en 2007. Au cours des deux prochaines années, cette refonte donnera lieu à la conception et à la mise en ligne de services qui permettront au Ministère d'augmenter et d'améliorer l'interaction directe avec ses clientèles.

Elle aura également pour effet de simplifier l'accès aux services informationnels et transactionnels du Ministère en les regroupant selon les besoins de ses trois grandes clientèles : le grand public, les entreprises et les partenaires.

Soutenue par un nouveau système de gestion de contenu, cette nouvelle structure comprend six sections : les trois premières sont axées sur les besoins spécifiques des clientèles énumérées précédemment, alors que les trois autres s'adressent à la population en général. Il s'agit des sections Accueil, Inforoutière et Ministère.

³⁶ Les pages vues représentent l'accès à un fichier en tant que page. Pour afficher une page Web contenant des images par exemple, un navigateur doit récupérer plusieurs fichiers. La page et les fichiers d'images ne constituent qu'une seule page vue.

OBJECTIF 2

LA SÉCURITÉ DES USAGERS DE LA ROUTE AU CŒUR DES ACTIONS

Au moyen de cet objectif, le Ministère privilégie les actions visant à améliorer la sécurité des usagers de la route et rend compte du suivi qu'il assure en ce qui concerne les recommandations des rapports d'enquête des coroners. La sécurité des usagers des réseaux routiers fait l'objet d'une préoccupation constante de la part du Ministère, qui en a fait une des trois orientations du *Plan stratégique 2005-2008*. Afin de faire part aux citoyens de ses préoccupations en matière de sécurité routière, le Ministère procède à la tenue de plusieurs campagnes de communication.



CAMPAGNES DE COMMUNICATION

Relatives à la sécurité	Résultat 2004-2005	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007
Nombre de campagnes thématiques	7	7	5

Commentaires

- En 2006-2007, à l'occasion de l'Année de la sécurité routière, le Ministère a mené une campagne de communication intégrée regroupant cinq campagnes thématiques de communication relatives à la sécurité. Elles ont porté sur :
 - la sécurité à l'approche des grands chantiers;
 - la sécurité routière dans des conditions hivernales;
 - le partage de la route entre cyclistes et automobilistes;
 - la sécurité lors de l'utilisation des véhicules hors route;
 - la sensibilisation à la présence de la grande faune aux abords des routes.

Le Ministère mise sur ses campagnes publicitaires et sur une information de qualité pour inciter les usagers de la route à adopter des attitudes et des comportements plus sécuritaires durant leurs déplacements et à adapter leur conduite à l'environnement routier.

- À la suite du lancement officiel de l'Année de la sécurité routière en janvier, le premier trimestre de 2007 a été consacré à la production des principaux outils de communication, notamment à quatre des sept messages télévisés, dont la diffusion d'une première série débutera à la fin de mai 2007. Plusieurs placements dans les imprimés ont été faits en tout début d'année, particulièrement dans tous les quotidiens au lendemain de l'annonce officielle, puis dans certains magazines.
- Un important volet concernant les relations publiques et les communications internes a été développé afin de susciter l'adhésion des partenaires et des membres du personnel. Plusieurs activités incluses dans ce volet ont déjà été réalisées. Ainsi, dès le début du mois de mars 2007, des séances d'information et de sensibilisation ont été organisées dans toutes les régions, alors que des panneaux affichant le thème de l'Année étaient installés sur les terrains et sites du Ministère.

- Depuis 1995, le Ministère réalise annuellement deux études d'impacts publicitaires relatives aux campagnes sur la sécurité à l'approche des grands chantiers routiers et sur la sécurité routière dans des conditions hivernales.

Parmi les points saillants de l'enquête menée à la suite de la campagne sur la sécurité à l'approche des grands chantiers routiers, on note que plus de neuf conducteurs sur dix (91 %) affirment avoir remarqué au moins un des éléments de la campagne de sensibilisation. Les panneaux routiers à eux seuls ont obtenu un pourcentage de visibilité de 80 %. Au cours des derniers mois, plus des trois quarts (78 %) des personnes interrogées affirment avoir constaté que les automobilistes réduisaient sensiblement leur vitesse dans les chantiers routiers. Parmi ces mêmes personnes, 61 % soutiennent que les conducteurs excèdent quand même la limite de vitesse permise. Par contre, 17 % pensent que la limite est respectée. Les raisons invoquées, la plupart du temps (44 %), sont le manque de temps, l'impatience et être trop pressé.



- Diffusée à nouveau en 2006-2007 sous le thème *C'est l'hiver, méfiez-vous... aussi de vous*, la campagne a rejoint plus de neuf conducteurs sur dix (95 %), ce qui est semblable à l'an dernier, mais de beaucoup supérieur aux résultats de la campagne 2004-2005. La campagne aurait incité plus du tiers des répondants de l'étude à modifier leur comportement. Bien que ce fût le cas pour plus de la moitié d'entre eux en 2005-2006, ce résultat est tout de même appréciable. En effet, trois conducteurs sur dix affirmaient être déjà sensibilisés, alors que l'année précédente, cette proportion était d'un conducteur sur cinq.
- Quant à l'utilisation des pneus d'hiver, le message particulier diffusé dans la région de Montréal depuis trois ans permet de maintenir les gains de 10 % enregistrés depuis 2004, puisque plus de quatre conducteurs sur cinq équipent leur véhicule le plus utilisé de pneus d'hiver.
- La rétention du message publicitaire par les répondants (80 % des conducteurs ont vu, lu ou entendu les messages, soit une hausse de 4 % par rapport à 2005-2006 et de 15 % depuis 2004-2005) dénote la pertinence de la campagne compte tenu de la perception des risques pour le conducteur.

Le suivi des recommandations des coroners

Comme il a été mentionné précédemment, en 2006, 64 % des accidents mortels sont survenus sur le réseau routier du Ministère. Conformément à la politique ministérielle à ce sujet, le personnel du Ministère se rend sur les sites d'accidents mortels pour assurer en priorité la sécurité des lieux et pour analyser les causes en vue de procéder à des corrections s'il y a lieu. Entre janvier et décembre 2006, 402 sites ont ainsi fait l'objet d'une analyse.

Par la suite, ces analyses sont comparées aux recommandations émises par les coroners chargés des investigations ou des enquêtes concernant la cause des accidents mortels. Pour la période du 1^{er} avril 2006 au 31 mars 2007, 41 rapports de coroners, dont 45 recommandations, ont été transmis à l'attention du Ministère au regard de l'environnement routier.

Tous ces rapports et recommandations ont été étudiés attentivement afin d'évaluer les mesures que le Ministère pourrait prendre pour améliorer la sécurité routière. Voici quelques mesures mises en place cette année :

- **À Sacré-Cœur, sur la route 172 :** L'asphaltage des accotements sur 2,9 kilomètres dans la zone à risque de glace noire, a été effectué à l'automne 2006. En novembre 2006, deux panneaux de signalisation de grande dimension avec clignotant pour informer les usagers du risque de glace noire ont été installés. De plus, les travaux d'aménagement d'un site supplémentaire d'entreposage d'abrasifs au kilomètre 24 se sont terminés en décembre 2006.
- **À la Bostonnais, au nord de La Tuque, sur la route 155 Nord :** Des travaux de correction de la courbe en S à la borne kilométrique 142 ont été achevés au même endroit que la construction d'une voie de dépassement sur la route 155 dans ce secteur.
- **À Saint-Nicéphore, sur la route 55 :** Les travaux de doublement de la chaussée (7,8 kilomètres) entre la route O'Brien et le chemin Mooney ont été achevés.
- **À Sainte-Foy, sur le boulevard Duplessis Nord, à la hauteur du viaduc de l'autoroute Charest en direction ouest :** Des glissières de sécurité ont été installées. Dans le secteur du chemin Sainte-Foy et du chemin des Quatre-Bourgeois, l'installation de dispositifs de retenue New Jersey sur une longueur d'environ un kilomètre est terminée.
- **À Saint-Mathieu-de-Beloeil, à l'intersection de la route 229 et du chemin Trudeau :** Le réaménagement complet de l'intersection incluant des voies de virage à gauche sur la route 229 et l'ajout d'un feu de circulation ont été effectués.

Afin de compléter son rapport, un coroner peut avoir besoin de consulter des experts du Ministère. Dans le but de faciliter l'échange d'information entre les coroners et le Ministère, ce dernier évalue présentement la possibilité de mettre en place un guichet unique pour le traitement des demandes des coroners.

OBJECTIF 3 UN SERVICE DE RENSEIGNEMENTS OFFERT DE 8 H 30 À 16 H 30

Le Ministère a établi cet objectif dans le but de fournir au public une information de qualité sur les lois, les règlements, les programmes et les politiques qu'il administre. Pour ce faire, il utilise des moyens d'information, notamment, depuis quelques années, un service téléphonique de renseignements ouvert de 8 h 30 à 16 h 30 les jours ouvrables et un site Internet accessible en tout temps.



SERVICE TÉLÉPHONIQUE DE RENSEIGNEMENTS

	Résultat 2004-2005	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007
Nombre d'appels par année	39 439	50 495	56 045

Commentaires

- En 2006-2007, le nombre d'appels téléphoniques a augmenté de 11 %, ce qui est attribuable à la confirmation du statut de guichet unique du portail Inforoutière et à la connaissance grandissante de ce service.
- Le Service des renseignements a traité 3 467 demandes d'information reçues par courrier électronique, portant principalement sur des publications du Ministère.

OBJECTIF 4

UN SUIVI DILIGENT DES PLAINTES

Tout citoyen insatisfait d'un produit, d'un service ou de la manière dont ceux-ci ont été fournis ou assurés est invité à en informer le Ministère par téléphone, par télécopieur, par la poste, par courrier électronique ou en personne à l'un ou l'autre de ses bureaux. En vertu des objectifs contenus dans la *Déclaration de services aux citoyens*, une réponse à une plainte verbale doit être donnée dans les cinq jours ouvrables. De plus, s'il est nécessaire de rappeler le citoyen pour lui indiquer que sa plainte est prise en charge, cette action doit être posée dans les 24 heures suivant l'appel. Par ailleurs, un délai de dix jours ouvrables est prévu pour répondre à une plainte écrite reçue par l'unité administrative ou la direction concernée, à défaut de quoi un accusé de réception est délivré, indiquant le nom d'une personne-ressource et le délai de réponse estimé. Chaque plainte est examinée avec objectivité et célérité.

Plaintes	Résultat 2004-2005	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007
Total des plaintes relatives au réseau routier	3 059	3 945	2 480
- Plaintes relatives à la viabilité hivernale	1 048	1 359	690
- Plaintes relatives à la chaussée	799	1 184	663
- Plaintes relatives aux travaux routiers	336	538	432
- Autres sujets relatifs aux travaux routiers	876	864	695
Total des plaintes relatives aux lois, aux règlements, aux politiques, à l'administration, etc.	230	206	227
NOMBRE TOTAL DE PLAINTES	3 289	4 151	2 707
Nombre de plaintes verbales	2 866	3 672	2 325
Nombre de plaintes écrites	423	479	382
Délai moyen de réponse			
Plaintes verbales	1,4 jour	1,6 jour	1,9 jour
Plaintes écrites	5,3 jours	4,9 jours	6 jours
Réclamations sur dommages			
Demandes de réclamations	1 134	1 453	997
Compensations pour réclamations	537 718 \$	1 136 407 \$ ³⁷	699 843 \$ ³⁸

Commentaires

- Parmi les plaintes reçues au Ministère, 92 % concernent le réseau routier.
- Le Ministère a répondu aux plaintes écrites et verbales dans un délai moyen de 1,9 jour pour les plaintes verbales (délai visé de 5 jours) et de 6 jours pour les plaintes écrites (délai visé de 10 jours).
- Au cours de l'année 2007-2008, les plaintes et les attentes des citoyens seront particulièrement considérées lors de la révision de la *Déclaration de services aux citoyens*.

³⁷ Ce montant comprend une somme de 412 774 \$, qui correspond aux compensations versées pour les dossiers ouverts et fermés durant l'année financière 2005-2006 et une somme de 723 633 \$ représentant les dossiers des années antérieures traités et pour lesquels les compensations ont été payées au cours de l'année 2005-2006.

³⁸ Ce montant comprend une somme de 291 781 \$, qui correspond aux compensations versées pour les dossiers ouverts et fermés durant l'année financière 2006-2007 et un montant de 408 062 \$ représentant les dossiers des années antérieures traités et pour lesquels les compensations ont été payées au cours de l'année 2006-2007.

Les actions du Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général

3.5

Le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général (Forum), constitué par le gouvernement du Québec en juin 2000, est une table de concertation permanente dont le mandat est de favoriser le dialogue continu entre le routier (camionneur-propriétaire) et ses donneurs d'ouvrage.

Le Forum s'appuie sur les forces du regroupement et la concertation, afin de mettre en lumière les problèmes vécus dans le secteur du camionnage général pour élaborer et promouvoir par la suite des solutions susceptibles de répondre à ces préoccupations. L'industrie du camionnage général a la possibilité de régler les problèmes avant qu'ils n'engendrent des conflits aux conséquences économiques néfastes.

Durant la période 2006-2007, les membres du Forum ont tenu quatre rencontres statutaires, soit les 5 avril, 18 septembre et 11 décembre 2006 ainsi que le 26 janvier 2007. Tout au long de l'année, les divers comités de travail se sont réunis pour poursuivre leurs travaux. Les membres du Forum ont également participé à divers événements organisés par l'industrie.

Les participants au Forum ont réalisé une enquête téléphonique auprès des membres de l'industrie du camionnage général concernant les transactions contractuelles entre les divers acteurs dans la chaîne de transport. Les résultats de cette enquête, qui fait partie des travaux d'un groupe de travail particulier, seront rendus publics en septembre 2007.

De plus, les participants au Forum ont présenté les trois mémoires suivants :

- mémoire concernant les hausses de tarification des primes d'assurance liées à l'immatriculation, présenté lors de la consultation publique du Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile;
- mémoire contre l'imposition des frais d'intérêt liés au système d'étalement des paiements des frais d'immatriculation, présenté au président-directeur général de la Société de l'assurance automobile du Québec;
- mémoire sur la Loi concernant la mise en œuvre de la stratégie énergétique du Québec, transmis aux membres de la Commission de l'économie et du travail.

NOTA BENE: Le Rapport du Groupe de travail sur l'examen des organismes gouvernementaux 2005-2006 recommande que les actions du Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général soit intégrées au Rapport annuel de gestion du Ministère.



Partie 4 : Les exigences législatives et gouvernementales

L'application de la politique linguistique

Dans le cadre de la *Politique gouvernementale relative à l'emploi et à la qualité de la langue française dans l'Administration*, le Ministère a produit sa propre politique linguistique en mars 1998. Le texte de cette politique est facilement accessible dans l'intranet du Ministère. Au cours de l'exercice financier 2006-2007, la responsable de l'application de la politique linguistique au Ministère est intervenue à quelques reprises auprès de membres du personnel pour expliquer les dispositions de cette politique ainsi que les droits et obligations du Ministère à cet égard. Ses interventions ont porté sur la signalisation, l'affichage publicitaire et la production de documents à l'occasion d'événements internationaux.

Le Forum des sous-ministres sur la *Politique gouvernementale relative à l'emploi et à la qualité de la langue française dans l'Administration* a eu lieu en septembre 2006. Afin d'y donner suite, l'Office québécois de la langue française a effectué un sondage auprès de l'Administration dans le but d'évaluer la compréhension et l'application de cette politique. Les résultats indiquent que le personnel du Ministère visé par le sondage comprend et respecte les exigences linguistiques qui s'appliquent aux fournisseurs et aux utilisateurs des produits et services. Toutefois, des précisions seront apportées à cet effet dans la nouvelle politique linguistique du Ministère afin que tout le personnel en soit informé.

La Direction des communications assure également les services de révision linguistique de tous les documents publiés à l'extérieur du Ministère et dans Internet, ainsi que de ceux destinés à l'ensemble du personnel. Elle offre également un service de consultations ponctuelles et de recherche terminologique.

DOCUMENTS RÉVISÉS AU MINISTÈRE

Année 2004-2005	Travaux	Pages
Révisés à l'interne (10 pages et moins)	852	3 295
Révisés à l'externe (10 pages et plus)	142	6 154
Total	994	9 449
Année 2005-2006		
Révisés à l'interne (10 pages et moins)	783	3 682
Révisés à l'externe (10 pages et plus)	123	5 907
Total	906	9 589
Année 2006-2007		
Révisés à l'interne (50 pages et moins)	824	6 588
Révisés à l'externe (50 pages et plus)	99	5 388
Total	923	11 976

CONSULTATIONS PONCTUELLES

Année 2004-2005	Année 2005-2006	Année 2006-2007
Par téléphone ou sur place :	Par téléphone ou sur place :	Par téléphone ou sur place :
2 062 consultations	1 841 consultations	1 739 consultations

Conformément aux dispositions de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* (L.R.Q. c. A-2.1) (Loi), le Ministère assume des responsabilités en matière d'accès aux documents qu'il détient dans la réalisation de son mandat et à l'égard de mesures visant à assurer la protection des renseignements personnels. Pour l'exercice financier 2006-2007, 206 demandes faites en vertu de la Loi ont été traitées, soit une augmentation de 34 % par rapport à l'exercice précédent.

Commentaires

En plus d'augmenter en nombre, les demandes d'accès requièrent, pour la majorité, un traitement d'analyse et de repérage de plus en plus complexe considérant le nombre de documents demandés et les sujets traités. Par ailleurs, les modifications au cadre législatif ont suscité des travaux préparatoires en vue de mettre en œuvre les nouvelles dispositions qui favoriseront une plus grande accessibilité aux documents à caractère public. De plus, en matière de protection des renseignements personnels, le Ministère est particulièrement concerné en raison des renseignements qu'il détient sur ses employés, étant donné leur nombre (plus de 7000) et leur dispersion sur le territoire. L'assurance que ces renseignements sont traités conformément à la Loi est retenue comme une priorité de la refonte des systèmes administratifs.

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

1 Les renseignements généraux

Les programmes gouvernementaux d'accès à l'égalité visent à accroître la représentativité des membres des communautés culturelles, des autochtones, des anglophones, des personnes handicapées et des femmes. Cette année, les postes permanents à pourvoir ont fait l'objet de mesures de contrôle plus rigoureuses afin d'accroître le nombre d'embauches de membres de certains groupes cibles et de contribuer ainsi à l'amélioration de la diversité au sein de la fonction publique. Pour ces groupes, des objectifs annuels d'embauche sont fixés par le Secrétariat du Conseil du trésor et s'appliquent à tous les statuts d'emploi. Les résultats ministériels d'embauche et de représentativité sont présentés dans les tableaux suivants.

2 Les données globales

LEMBAUCHE TOTALE AU COURS DE LA PÉRIODE 2006-2007

	PERMANENTS ³⁹	OCCASIONNELS ⁴⁰	ÉTUDIANTS	STAGIAIRES
Nombre total de personnes embauchées	91	618	265	255

NOMBRE D'EMPLOYÉS PERMANENTS EN PLACE EN DATE DU 31 MARS 2007

Effectif total (personnes)	4 457
----------------------------	-------

3 Les membres de communautés culturelles, autochtones, anglophones et personnes handicapées

TAUX D'EMBAUCHE DES GROUPES CIBLES EN 2006-2007

Rappel de l'objectif d'embauche : Atteindre un taux d'embauche annuel de 25 % des nouveaux employés permanents, occasionnels, stagiaires et étudiants étant membres des communautés culturelles, anglophones, autochtones ou handicapés, pour hausser la représentation de ces groupes dans la fonction publique.

EMBAUCHE DE MEMBRES DE GROUPES CIBLES EN 2006-2007

Statuts d'emploi	Embauche totale 2006-2007	Communautés culturelles	Anglophones	Autochtones	Personnes handicapées	Total	Taux d'embauche par statut d'emploi
Permanents	91	16	1	2	1	20	22 %
Occasionnels	618	13	5	3	8	29	5 %
Étudiants	265	22	4	2	2	30	11 %
Stagiaires	255	29	-	2	2	33	13 %
Total	1 229	80	10	9	13	112	9 %
Taux d'embauche par groupe cible		6,5 %	0,8 %	0,7 %	1,1 %	9,1 %	

TAUX D'EMBAUCHE GLOBAL DES GROUPES CIBLES PAR STATUT D'EMPLOI : RÉSULTATS COMPARATIFS

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

	PERMANENTS (%)	OCCASIONNELS (%)	ÉTUDIANTS (%)	STAGIAIRES (%)
2004-2005 ⁴¹	2	14	15	8
2005-2006	13	4	10	9
2006-2007	22	5	11	13

³⁹ Cette donnée n'inclut que les recrutements.

⁴⁰ Cette donnée n'inclut que les nouvelles entrées en fonction durant la période visée, ce qui exclut les employés occasionnels provenant des listes de rappel ainsi que ceux déjà en fonction et dont le contrat est renouvelé.

⁴¹ Le taux d'embauche global des groupes cibles pour l'année 2004-2005 exclut les personnes handicapées puisqu'elles n'étaient pas visées par l'objectif de 25 % d'embauche durant cette année.

TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES GROUPES CIBLES AU SEIN DE L'EFFECTIF PERMANENT : RÉSULTATS COMPARATIFS AU 31 MARS DE CHAQUE ANNÉE

Rappel des objectifs: Pour les membres des communautés culturelles, atteindre la cible gouvernementale de 9 %. Pour les personnes handicapées, atteindre la cible ministérielle de représentativité de 2 %.

Groupes cibles	2005		2006		2007	
	Nombre d'employés permanents en place	Taux de représentativité par rapport à l'effectif permanent total	Nombre d'employés permanents en place	Taux de représentativité par rapport à l'effectif permanent total	Nombre d'employés permanents en place	Taux de représentativité par rapport à l'effectif permanent total
Communautés culturelles	110	2,3 %	112	2,4 %	138	3,1 %
Autochtones	19	0,4 %	17	0,4 %	20	0,4 %
Anglophones	25	0,5 %	24	0,5 %	25	0,6 %
Personnes handicapées	39	0,8 %	36	0,8 %	42	0,9 %

4 Les femmes

TAUX D'EMBAUCHE DES FEMMES EN 2006-2007

	PERMANENTES	OCCASIONNELLES	ÉTUDIANTES	STAGIAIRES	TOTAL
Nombre de femmes embauchées	39	120	107	97	363
Pourcentage par rapport au nombre total d'embauches en 2006-2007	43 %	19 %	40 %	38 %	30 %

TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES FEMMES DANS L'EFFECTIF PERMANENT AU 31 MARS 2007

	Nombre total d'employés permanents en place	Nombre de femmes en place	Taux de représentativité des femmes dans l'effectif permanent total de la catégorie (%)
Personnel d'encadrement	357	44	12
Personnel professionnel ⁴²	734	274	37
Ingénieurs	493	103	21
Techniciens des travaux publics	756	102	13
Personnel technicien	585	342	58
Personnel de bureau	671	537	80
Personnel ouvrier	861	17	2
Total	4 457	1 419	32

⁴² Cette catégorie comprend le personnel professionnel, y compris les avocats, les notaires et les conseillers en gestion des ressources humaines.

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

- Le Ministère poursuit ses actions de sensibilisation à la diversité et ses mesures de contrôle pour le recrutement afin d'atteindre les objectifs gouvernementaux en la matière.
- Un meilleur équilibre entre le nombre d'hommes et de femmes travaillant au Ministère est également pris en considération, notamment pour les catégories d'emplois dans lesquelles les femmes sont sous-représentées telles que les cadres, les ingénieurs, les techniciens des travaux publics et les ouvriers.

4.4 Le suivi des recommandations du Vérificateur général du Québec

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

- la planification des ressources humaines de la fonction publique;
- la gestion de l'amélioration des services aux citoyens;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources - subventions aux municipalités;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources - subventions aux organismes publics de transport en commun concernant leurs immobilisations;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources - subventions du gouvernement à des organismes sans but lucratif;
- la gestion de la conservation des ponts;
- le développement durable;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources - gestion des technologies de l'information;
- la gestion du projet de prolongement du réseau du métro sur le territoire de la ville de Laval;
- la vérification interne au gouvernement du Québec;
- la prestation de services du gouvernement en ligne;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources - acquisition de services.

La Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes du Ministère assure le suivi des recommandations du Vérificateur général. Le tableau suivant présente les mesures prises par le Ministère pour respecter ses engagements envers le Vérificateur général. Seuls les faits nouveaux concernant le suivi des recommandations depuis le *Rapport annuel de gestion 2005-2006* sont présentés.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL 2001-2002, TOME II, CHAPITRE 2
PLANIFICATION DES RESSOURCES HUMAINES DE LA FONCTION PUBLIQUE

Recommandations du Vérificateur général	Engagements et actions du Ministère ⁴³
Entreprendre, dans une perspective à long terme, une démarche de planification de la main-d'œuvre et la poursuivre d'une manière continue. Cette démarche doit tenir compte de l'aspect financier et s'arrimer aux orientations stratégiques.	Les commentaires formulés ainsi que les actions ou les engagements pris par le Ministère sont toujours valables.
S'assurer de disposer d'une information sur la gestion suffisante, pertinente et fiable afin de pouvoir prendre, au moment opportun, des décisions éclairées en matière de ressources humaines.	Les commentaires formulés ainsi que les actions ou les engagements pris par le Ministère sont toujours valables.
Se doter d'une stratégie comportant des objectifs mesurables, notamment en matière d'embauche de jeunes.	Les commentaires formulés ainsi que les actions ou les engagements pris par le Ministère sont toujours valables.
Fournir, en temps opportun, une information suffisante, pertinente et fiable aux parlementaires sur les principaux risques au chapitre des ressources humaines et sur leurs conséquences prévisibles, de même que la stratégie afférente.	Les commentaires formulés ainsi que les actions ou les engagements pris par le Ministère sont toujours valables.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL 2002-2003, TOME I, CHAPITRE 3
GESTION DE L'AMÉLIORATION DES SERVICES AUX CITOYENS

Recommandations du Vérificateur général	Engagements et actions du Ministère
Pour les ministères et organismes ayant fait l'objet du sondage, porter une attention particulière à l'accessibilité de leurs services téléphoniques et à la qualité des renseignements fournis.	L'année 2006-2007 a été marquée par le projet de modernisation de la plate-forme téléphonique de l'Inforoutière. En activité depuis février 2007, elle se caractérise par des changements majeurs : l'intégration des conditions routières et des entraves liées aux travaux routiers sous un seul vocable, l'état du réseau routier et l'utilisation de la technologie de la synthèse vocale. Ainsi, que ce soit par téléphone ou par Internet, les usagers peuvent connaître, durant toute l'année, l'état du réseau, les conditions routières hivernales ou les entraves liées aux travaux. Ce projet vise à appuyer la <i>Déclaration de services aux citoyens</i> en permettant aux utilisateurs de communiquer avec le Ministère au moyen de l'Inforoutière, et ce, 24 heures par jour, 7 jours par semaine, grâce à une combinaison de libre-service et de service assisté.

⁴³ Pour plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2005-2006* disponible sur le site Internet du Ministère (www.mtq.gouv.qc.ca).

Recommandations du Vérificateur général

Évaluer les programmes de subvention aux municipalités ou poursuivre les efforts en ce sens.

Engagements et actions du Ministère

Le Ministère a révisé, en 2001, le cadre institutionnel du transport en commun à la suite de la réorganisation municipale et de la réforme de l'organisation territoriale. À l'été 2002, il a également procédé à une consultation pour établir les paramètres d'un nouveau cadre financier du transport en commun au Québec. Les rapports des mandataires nommés par le gouvernement ont été déposés au Ministère en janvier 2003. Ces rapports proposaient des approches différentes en matière de transport en commun.

Le Ministère a procédé à l'analyse des différentes approches et, le 15 décembre 2004, a rendu public un document de consultation présentant une proposition de financement du transport en commun pour l'ensemble des régions du Québec.

Le 16 juin 2006, le gouvernement du Québec a rendu publique la nouvelle *Politique québécoise du transport collectif* pour offrir de meilleurs choix aux citoyens. Cette Politique s'inscrit directement dans La stratégie énergétique du Québec 2006-2015, *L'énergie pour construire le Québec de demain*, et le plan d'action 2006-2012 de lutte contre les changements climatiques, *Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir*.

Le gouvernement du Québec a créé le Fonds vert dans le cadre de la Loi sur le développement durable. Ce fonds sera alimenté à partir d'une redevance perçue des pétrolières et des gazières qui rapportera annuellement 200 millions de dollars. De cette somme, 130 millions de dollars ont été affectés à la *Politique québécoise du transport collectif*.

Le 14 février 2007, le Conseil des ministres a adopté cinq décrets dans le cadre de la mise en œuvre de la *Politique québécoise du transport collectif*. Trois d'entre eux portent sur différentes mesures visant à accroître l'utilisation du transport collectif et dont le financement provient du Fonds vert :

- le *Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun* (100 millions de dollars annuellement);
- le *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional* (11 millions de dollars annuellement);
- le *Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant* (3 millions de dollars par année).

Deux autres mesures dont le financement provient aussi du Fonds vert restent à mettre en place pour compléter la mise en œuvre de la *Politique québécoise du transport collectif*. Ces mesures sont :

- le *Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile* (11 millions de dollars par année);
- le *Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes* (5 millions annuellement). Les deux autres décrets adoptés le 14 février 2007 portent sur un renforcement de l'aide destinée aux immobilisations en transport en commun :
 - la bonification du *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes*;
 - le *Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec*.

Rappelons qu'en vertu de la Société de financement des infrastructures locales du Québec, une somme totale en provenance du gouvernement fédéral et du Québec de 504 millions de dollars sur cinq ans, dont le versement débute le 1^{er} janvier 2006, est disponible pour le transport en commun.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL 2002-2003, TOME I, CHAPITRE 6
SUIVI DE VÉRIFICATION DE L'OPTIMISATION DES RESSOURCES - SUBVENTIONS OCTROYÉES
AUX ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN CONCERNANT LEURS IMMOBILISATIONS

Les commentaires formulés ainsi que les actions ou les engagements⁴⁴ pris par le Ministère sont toujours valables.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL 2002-2003, TOME I, CHAPITRE 6
SUIVI DE VÉRIFICATION DE L'OPTIMISATION DES RESSOURCES -
SUBVENTIONS DU GOUVERNEMENT À DES ORGANISMES SANS BUT LUCRATIF

Recommandations du Vérificateur général	Engagements et actions du Ministère
Veiller à ce que la reddition de comptes des organismes sans but lucratif fasse état de cibles précises et que la performance soit évaluée à l'aide d'indicateurs appropriés.	Le Ministère précise que les subventions versées par Infrastructures-Transport le sont en vertu des dispositions du programme <i>Travaux d'infrastructures Canada-Québec 2000</i> , lequel comporte des critères précis pour l'évaluation des projets. En outre, une évaluation de programme est actuellement en cours. L'étude, qui a été confiée à l'École nationale d'administration publique, se poursuivra jusqu'en 2007.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL 2002-2003, TOME II, CHAPITRE 4
GESTION DE LA CONSERVATION DES PONTS

Recommandations du Vérificateur général	Engagements et actions du Ministère
Veiller à obtenir une information fiable et utile sur les ponts inspectés.	Les commentaires formulés ainsi que les actions ou les engagements ⁴⁵ pris par le Ministère sont toujours valables.
Établir des stratégies de planification adéquates.	En juillet 2005, un mandat a été accordé à un consortium pour la conception d'un système moderne de gestion des structures. Le contrat prévoit l'entretien jusqu'en juillet 2008. Les commentaires formulés ainsi que les actions ou les engagements ⁴⁶ pris par le Ministère sont toujours valables.

⁴⁴ Pour plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2003-2004* disponible dans le site Internet du Ministère (www.mtq.gouv.qc.ca).

^{45, 46} Pour plus de détails, le lecteur peut se référer aux rapports annuels de gestion 2004-2005 et 2005-2006 disponibles dans le site Internet du Ministère (www.mtq.gouv.qc.ca).

Recommandations du Vérificateur général

Engagements et actions du Ministère

Améliorer le suivi des projets de réparation et de réfection majeure.

Le Ministère a exigé, avec un délai de trois ans, que tous les surveillants de chantiers d'ouvrages d'art possèdent une connaissance de base en construction et en réparation, acquise au moyen d'une formation particulière préparée et offerte par le Ministère. La formation est maintenant donnée aussi bien aux employés du Ministère qu'aux consultants qu'il a retenus. En 2006, cette exigence s'est étendue aux chantiers de 100 000 \$ et plus.

Le Ministère vise la mise en place d'un système de gestion électronique des documents disponible pour tous les concepteurs par l'accès aux plans numérisés, ainsi que l'accès à la localisation de la documentation sur support électronique et papier. La Direction des structures a procédé à l'implantation de la gestion intégrée des documents, qui s'est terminée en mars 2007.

Le Ministère prévoit la mise en place d'un système de gestion des structures adéquatement paramétré. Celui qui est en cours d'élaboration satisfera à cette exigence.

Les commentaires formulés ainsi que les actions ou les engagements⁴⁷ pris par le Ministère sont toujours valables.

Intensifier ses communications avec les municipalités de moins de 100 000 habitants.

Les commentaires formulés ainsi que les actions ou les engagements⁴⁸ pris par le Ministère sont toujours valables.

Améliorer sa reddition de comptes quant à la gestion de la conservation des ponts.

Pour la reddition de comptes, les indicateurs de gestion des structures seront mieux expliqués afin de refléter adéquatement l'information technique et administrative dont dispose le Ministère. Cet objectif a été réalisé en 2005-2006, comme il a été précisé dans le rapport annuel du Ministère.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL 2003-2004, TOME I, CHAPITRE 3 DÉVELOPPEMENT DURABLE

Recommandations du Vérificateur général

Engagements et actions du Ministère

Intégrer le développement durable dans ses processus de décision respectifs ou en poursuivre l'intégration.

La démarche de repositionnement de la fonction Environnement du Ministère favorise la prise en considération de l'environnement et du développement durable dans l'ensemble des produits, des services et des activités du Ministère. Le document (préliminaire) intitulé *Principes directeurs du repositionnement de la fonction Environnement au ministère des Transports, 2005-2008* fait état des constats ministériels et des avenues de solution.

Le document *Les transports au Québec* a été publié en février 2006.

Le *Plan stratégique québécois des systèmes de transport intelligents* est en cours d'élaboration.

L'évaluation de la pertinence d'un système ministériel de gestion environnementale a été réalisée en juin 2005.

Des démarches se sont poursuivies en vue de l'implantation du système ministériel de gestion environnementale à partir du 15 juin 2005. Un comité directeur sur la gestion environnementale a d'ailleurs été mis sur pied pour en coordonner le suivi (juin 2006).

Le Ministère a contribué à l'élaboration et à la mise en œuvre de la *Stratégie gouvernementale de développement durable* du Québec dans le cadre de l'application de la Loi sur le développement durable promulguée en avril 2006 avec la participation au Comité interministériel du développement durable.

Des employés du Ministère ont participé aux travaux du Groupe d'experts sur les principes de développement durable mis en place par le Comité interministériel du développement durable pour mieux intégrer les seize principes de développement durable dans les actions de l'administration publique.

⁴⁷ Pour plus de détails, le lecteur peut se référer aux rapports annuels de gestion 2004-2005 et 2005-2006 disponibles dans le site Internet du Ministère (www.mtq.gouv.qc.ca).

⁴⁸ Pour plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2004-2005* disponible dans le site Internet du Ministère (www.mtq.gouv.qc.ca).

Recommandations du Vérificateur général	Engagements et actions du Ministère
S'assurer que l'ensemble de son personnel est sensibilisé au concept de développement durable, en fonction du champ d'activité et de la sphère d'influence de chacun.	Une rencontre ministérielle des conseillères et des conseillers en environnement et développement durable a eu lieu les 22 et 23 novembre 2005. La <i>Politique québécoise du transport collectif</i> a été lancée en juin 2006. Un <i>Plan québécois pour une gestion environnementale des sels de voirie</i> est en cours d'élaboration. Le site Internet ministériel portant sur « Les transports au Québec dans le contexte des changements climatiques » a été actualisé. Il aborde aussi la perspective du développement durable. Le site intranet de la Direction de la recherche et de l'environnement est continuellement mis à jour. Il traite également des questions environnementales et de développement durable.
Définir des objectifs, des cibles et des indicateurs qui permettront d'apprécier les effets de ses actions dans ce domaine.	Le Ministère coordonne le suivi des objectifs stratégiques sur le développement durable et les changements climatiques (<i>Plan stratégique du ministère des Transports 2005-2008</i>). Le Ministère coordonne le suivi annuel des deux objectifs (système ministériel de gestion environnementale et gestion écologique de la végétation) inscrits dans le <i>Plan gouvernemental sur la diversité biologique 2004-2007</i>. Un plan d'action ministériel sur les changements climatiques et l'efficacité énergétique en transport est en cours d'élaboration. Le <i>Plan d'action ministériel de développement durable</i> du Ministère a été élaboré en conformité avec l'article 15 de la Loi sur le développement durable.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL 2003-2004, TOME II, CHAPITRE 6
SUIVI DE VÉRIFICATION DE L'OPTIMISATION DES RESSOURCES -
GESTION DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION

Recommandations du Vérificateur général	Engagements et actions du Ministère
Selon le Vérificateur général, les recommandations ont suscité des gestes concrets de la part du Ministère dans une proportion de 95 %. De plus, le taux des recommandations qui ont été appliquées ou qui ont donné lieu à des progrès satisfaisants est élevé, soit 82 % (31 recommandations sur 38) [...]. Ces résultats reflètent les efforts considérables consacrés par le Ministère au cours des trois dernières années afin de redresser la situation. Une initiative importante concerne la mise en place d'un nouveau cadre de gestion pour remédier à plusieurs des faiblesses décelées à l'époque. Ainsi, outre une meilleure planification et un suivi des activités plus serré, des améliorations notables ont été constatées en ce qui a trait aux processus de conception de système, à la gestion de la sécurité, à l'administration du réseau de communications informatiques, au soutien technique aux utilisateurs de même qu'à la reddition de comptes. À notre avis, le Ministère a procédé à des changements qui accroissent le rendement de ses technologies de l'information.	Au cours de l'année 2006-2007, le Ministère a poursuivi la réalisation de ses travaux d'optimisation des ressources informationnelles. L'implantation du Cadre de gestion des ressources informationnelles s'est poursuivie, et les méthodologies de gestion de projet et de mise en œuvre de système se sont enrichies de dossiers d'affaires mieux définis et de biens livrables soutenant la gestion des risques et des bénéfices. L'amélioration des télécommunications, la rationalisation des serveurs et la consolidation des bases de données ont également contribué à l'optimisation des ressources informationnelles au Ministère. En ce qui a trait au volet sécurité, la réalisation du <i>Plan ministériel de sécurité</i> s'est poursuivie. Quant à la gestion de la sécurité des accès logiques, le Ministère a élaboré un plan de travail 2006-2007 en vue d'améliorer plus particulièrement les paramètres des mots de passe dès 2007.

Recommandations du Vérificateur général**Engagements et actions du Ministère**

Par ailleurs, la gestion des bénéfices mérite toujours une attention soutenue. À noter cependant que des guides opérationnels doivent bientôt encadrer les actions à ce chapitre.

Les recommandations de l'étude de 1999-2000 avaient trait aux domaines suivants :

- la planification et le suivi des activités;
- l'estimation des projets;
- l'assurance qualité et la vérification par les pairs;
- l'intégrité des systèmes;
- les risques;
- les bénéfices;
- la gestion de la sécurité des données et des systèmes;
- l'administration du réseau de communications informatiques;
- le soutien technique aux utilisateurs;
- la reddition de comptes.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL 2003-2004, TOME II, ANNEXE A
GESTION DU PROJET DE PROLONGEMENT DU RÉSEAU DU MÉTRO
SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE LAVAL

Les commentaires formulés ainsi que les actions ou les engagements pris par le Ministère sont toujours valables⁴⁹.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL 2004-2005, TOME I, CHAPITRE 4
VÉRIFICATION INTERNE AU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Recommandations du Vérificateur général**Engagements et actions du Ministère**

Surveiller périodiquement la suite donnée aux constatations et aux recommandations formulées dans les rapports de vérification interne.

Les commentaires formulés ainsi que les actions ou les engagements pris par le Ministère sont toujours valables⁵⁰.

Procéder à l'évaluation des ressources nécessaires pour s'assurer que l'unité de vérification interne dispose de ces ressources.

Les commentaires formulés ainsi que les actions ou les engagements pris par le Ministère sont toujours valables⁵¹.

Adopter une stratégie à moyen terme prévoyant un échéancier pour tenir compte de l'ensemble des activités de l'organisation qui comportent un risque important.

Les commentaires formulés ainsi que les actions ou les engagements pris par le Ministère sont toujours valables⁵².

⁴⁹ Pour plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2004-2005* disponible sur le site Internet du Ministère (www.mtq.gouv.qc.ca).

⁵⁰, ⁵¹, ⁵² Pour plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2005-2006* disponible sur le site Internet du Ministère (www.mtq.gouv.qc.ca).

Recommandations du Vérificateur général	Engagements et actions du Ministère
La performance globale du Ministère au regard des recommandations formulées en 2000-2001 a été jugée très satisfaisante, avec un taux de satisfaction de 93 %. Aucun élément n'a été jugé insatisfaisant.	Le Ministère compte poursuivre les principales livraisons: le démarrage, la révision d'architecture et d'infrastructure technologique, la refonte du site Internet, la livraison de nouveaux services informationnels en ligne ainsi que la livraison de services interactionnels et transactionnels. Le nouveau site sera mis en ligne le 4 juin 2007, ce qui permettra d'offrir une information mieux adaptée aux besoins de la population et des entreprises. La refonte du site Internet du Ministère est la première étape d'un processus de révision de son architecture, conforme au projet de gouvernement en ligne. En adoptant ce nouveau modèle de prestation électronique, le Ministère vise à améliorer l'interaction avec ses clientèles. Tout en ouvrant la voie à des services évolués, le nouveau site constitue encore une mine d'informations. Deux services transactionnels sont en préparation, à savoir la livraison des permis spéciaux et le traitement des plaintes.

Recommandations du Vérificateur général	Engagements et actions du Ministère
Le Ministère a porté une attention particulière aux constats du Vérificateur général. Le rapport ne présentait que des directives ministérielles.	Les commentaires formulés ainsi que les actions ou les engagements pris par le Ministère sont toujours valables ⁵³ .

⁵³ Pour plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2005-2006* disponible sur le site Internet du Ministère (www.mtq.gouv.qc.ca).

**LES DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS
DU MINISTÈRE SELON LES PRINCIPALES ACTIVITÉS
(SAUF L'AMORTISSEMENT ET LES CONTRIBUTIONS À UN FONDS)**

	2004-2005 (000 \$)	2005-2006 (000 \$)	2006-2007 (000 \$)
Rémunération	328 473,7	320 765,3	322 560,4
Permanents	272 244,4	265 809,9	265 430,5
Occasionnels	56 229,3	54 955,4	57 129,9
Exploitation des infrastructures	251 823,5	274 859,2	278 226,0
Viabilité hivernale	184 319,2	204 571,2	211 938,1
Entretien d'infrastructures	67 504,3	70 288,0	66 287,9
Travaux routiers⁵⁴	886 990,5	1 111 082,9	1 221 875,0
Conservation des chaussées	261 886,1	330 335,2	311 059,1
Conservation des structures	142 998,3	208 009,9	214 606,8
Amélioration du réseau routier	264 784,1	263 078,6	223 692,4
Développement du réseau routier	217 322,0	309 659,2	472 516,7
Travaux maritimes, aériens et terrestres	11 956,2	12 000,8	12 273,5
Autres activités ministérielles	18 647,2	18 993,5	24 065,5
Programmes d'aide	478 434,6	556 416,2	620 944,5
Transport en commun	223 787,7	249 927,8	237 404,9
Transport adapté ⁵⁵	40 377,2	61 112,9	64 842,4
Adaptation des véhicules	10 954,3	6 856,9	8 674,8
Aide au réseau municipal ⁵⁶	125 699,2	125 970,9	171 465,0
Désenclavement ⁵⁷	20 601,1	21 726,1	24 534,8
Société des traversiers du Québec	38 916,1	41 449,6	43 202,8
Clubs de motoneigistes et de VTT	-	-	5 948,2
Route verte	3 882,3	4 825,9	2 884,1
Chemins de fer d'intérêt local	3 746,6	1 985,1	2 997,0
Infrastructures maritimes	3 843,1	4 472,0	2 035,3
Développement de la Capitale-Nationale	-	33 460,6	44 784,5
Autres	6 627,0	4 628,4	12 170,7
Dépenses administratives	118 465,8	125 228,2	134 799,4
TOTAL	2 094 791,5	2 419 346,1	2 614 744,3

⁵⁴ Ces travaux incluent les honoraires professionnels, les déplacements de services d'utilité publique et les acquisitions immobilières.

⁵⁵ L'écart important entre les trois exercices est dû à des modifications aux calendriers de versements.

⁵⁶ Cette aide inclut les subventions, les travaux réalisés par le Ministère sur le réseau local ainsi que les sommes qu'il administre dans le cadre du programme *Infrastructures locales de transport - 2000*. L'écart important entre les trois exercices est dû à des modifications aux calendriers de versements.

⁵⁷ Le désenclavement inclut les contrats conclus par le Ministère pour des services de traverses.

LA CLASSIFICATION DU RÉSEAU ROUTIER 2006-2007

Le réseau routier du Québec s'étend sur plus de 200 000 kilomètres. Il est composé de routes relevant de la compétence du Ministère (réseau routier supérieur - longueur réelle de 29 484 kilomètres), des municipalités (réseau routier local - environ 105 500 kilomètres), du ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs (routes d'accès aux ressources - environ 61 500 kilomètres), d'Hydro-Québec (environ 3 300 kilomètres) et du gouvernement fédéral (environ 500 kilomètres).

Le réseau routier supérieur, qui relève de la compétence du Ministère, comprend 29 484 kilomètres (longueur réelle en 2006) de routes, réparties en cinq classes :

- Le réseau autoroutier, qui englobe l'ensemble des infrastructures autoroutières numérotées de 0 à 99 et de 400 à 999.
- Le réseau national, qui rassemble les grands axes routiers interrégionaux et ceux qui relient les agglomérations principales (généralement de 25 000 habitants et plus). Ces axes routiers sont numérotés de 100 à 199.
- Le réseau régional, qui regroupe les routes qui relient les agglomérations secondaires (de 5 000 à 25 000 habitants) entre elles et avec les agglomérations principales. Ces axes routiers sont numérotés de 200 à 399.
- Le réseau collecteur, dont la vocation est de relier les petites agglomérations (moins de 5 000 habitants) aux agglomérations plus importantes, directement ou par une route de classe supérieure. Ces routes ne sont pas numérotées.
- Le réseau d'accès aux ressources, qui donne accès à des zones de ressources naturelles, de récréation ou de conservation publiques, à l'exclusion des routes relevant du ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs.

Le tableau suivant présente la répartition des routes du réseau routier supérieur selon cette classification.

Classes de routes	Longueur réelle en kilomètres ⁵⁸
Autoroutes	5 664
Routes nationales	8 889
Routes régionales	5 455
Routes collectrices	7 781
Routes d'accès aux ressources	1 695
TOTAL	29 484

Le réseau routier stratégique de soutien au commerce extérieur appartient au réseau routier supérieur. Il est constitué des principales infrastructures de transport soutenant le commerce extérieur que le Québec effectue avec le reste du Canada et avec les principaux partenaires internationaux, plus particulièrement les États-Unis. Ce réseau comprend 7 676 kilomètres (longueur réelle) des 29 484 kilomètres du réseau routier supérieur.

⁵⁸ La longueur réelle est la longueur obtenue en soustrayant le chaînage de fin du chaînage de début d'une section de route, en tenant compte de toutes les chaussées (et non du nombre de voies). Exemple : Une route à deux ou à quatre voies contiguës d'une longueur L a une longueur réelle L (puisque'elle a une chaussée), tandis qu'une section de route avec des chaussées séparées (avec une chaussée droite et une chaussée gauche de longueur L) a une longueur de 2 L. Les bretelles sont incluses dans cette longueur.

LES OUTILS DE GESTION DES RISQUES ET LES MÉCANISMES DE CONTRÔLE DU MINISTÈRE

Le Ministère a mis en place des outils de gestion des risques et des mécanismes de contrôle pour assurer la réalisation de sa mission, l'atteinte de ses objectifs stratégiques ainsi que la fiabilité des données et de l'information. Ces outils touchent l'ensemble des activités ministérielles.

En matière de gestion des risques, le Ministère a poursuivi sa démarche d'implantation de la gestion intégrée des risques. Cette démarche touche toutes les orientations, axes d'intervention et objectifs du *Plan stratégique*.

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

La gestion intégrée des risques permet :

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

Le Ministère se conforme ainsi à une exigence du Secrétariat du Conseil du trésor exposée dans le *Plan de modernisation 2004-2007* du gouvernement du Québec, qui demande à tous les ministères et organismes gouvernementaux d'appliquer une démarche rigoureuse de gestion des risques et que des contrôles soient établis pour améliorer l'efficacité et l'efficience.

En 2006-2007, le Ministère a procédé à l'analyse des risques liés à la gouverne. Il a préparé un plan d'action pour donner suite aux recommandations découlant des constats tirés de l'analyse.

Les directions générales ont également participé à des séances pratiques d'analyse de risques animées par un consultant embauché pour remplir ce mandat.



Centre de gestion de l'équipement roulant

Message du directeur	105
La déclaration de la direction	107
Le rapport de validation de la Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes	109
La présentation de l'organisation	110
Le comité consultatif	110
La structure de l'organisation et les ressources humaines	111
Les faits saillants	112
Le profil de la clientèle 2006-2007 pour chacun des produits et services	113
Les relations avec la clientèle	116
Le profil du parc de véhicules	117
Les acquisitions et ventes de véhicules	119
Les réalisations en 2006-2007	121
Les perspectives pour 2007-2008	135
Les états financiers 2006-2007	137

C'est avec fierté que je présente les résultats atteints au cours de l'exercice 2006-2007. Le Centre de gestion de l'équipement roulant a terminé sa dixième année d'existence en tant qu'unité autonome de service. Cette année a été marquée par une révision de l'ensemble de la gestion des activités dans le but d'améliorer la productivité des ateliers de mécanique. À cette fin, le Centre a réévalué la charge de travail et les besoins en main-d'œuvre de chacun de ses ateliers. Il a par ailleurs poursuivi la révision de ses processus de travail en concertation avec deux firmes spécialisées dans ce domaine, et ce, dans ses principaux ateliers de mécanique. Au cours des prochaines années, il entend effectuer cette révision dans tous les autres ateliers de mécanique sur le territoire québécois.

Conformément à ses orientations stratégiques, le Centre a accru la formation pour l'ensemble de son personnel technique, afin de s'assurer d'une mise à niveau des connaissances conformes aux nouvelles technologies intégrées dans son parc de véhicules.

En 2006-2007, le Centre a poursuivi ses efforts en matière de promotion des véhicules écologiques. Il possède maintenant divers types de véhicules permettant de réduire l'émission de gaz à effet de serre. Au 31 mars 2007, le Centre disposait d'une centaine de véhicules hybrides. Par ailleurs, dans le contexte de la gestion des biens durables, il a participé étroitement à la mise en place d'outils de télémétrie dans la région de l'Estrie. Plus d'une trentaine d'équipements ont été installés, et le Centre entend poursuivre, au cours des prochaines années, la mise en place de ces nouvelles technologies, qui permettent une réduction de la consommation de carburant.

Enfin, les résultats de l'année 2006-2007 montrent bien que le Centre a atteint la plupart des cibles de son plan d'action. Cette performance résulte des efforts de tout son personnel, sans qui la réussite de l'organisation ne serait pas possible. Je tiens donc à le remercier pour sa précieuse collaboration. Je désire également remercier tous les clients du Centre de leur confiance et de leur compréhension, ainsi que tous les partenaires qui ont contribué à faire avancer le Centre par leurs conseils, leur appui et leurs encouragements.



GÉRARD BRICHAU
Québec, octobre 2007

Ce document constitue le dixième rapport annuel de gestion du Centre de gestion de l'équipement roulant. Les résultats, l'information et les états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant qui y sont présentés relèvent de la responsabilité du directeur et des chefs de service du Centre. Ces derniers sont donc tous cosignataires de cette déclaration. Leur responsabilité porte sur l'exactitude, l'intégralité et la fiabilité des données présentées dans le rapport ainsi que sur la reddition de comptes annuelle quant aux résultats attendus et convenus dans le plan d'action 2006-2007.

La direction du Centre a maintenu, tout au long de l'exercice financier 2006-2007, des systèmes d'information et des mesures de contrôle destinés à assurer la réalisation des objectifs fixés dans l'entente de gestion et dans le Plan d'action.

De plus, la Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes du ministère des Transports s'est assurée du caractère plausible et de la cohérence de l'information présentée dans le présent rapport annuel, sauf pour ce qui est de la section sur les états financiers 2006-2007. Au terme de sa mission d'examen, elle a produit un rapport de validation.

À notre avis, les données présentées dans le *Rapport annuel de gestion 2006-2007* correspondent à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2007.

Le directeur,



GÉRARD BRICHAU

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



MARC-ANDRÉ BOIS

Le chef du Service des opérations,



ALAIN COSSETTE

Le chef du Service à la clientèle,



CLAUDE OTIS

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

Monsieur le Sous-Ministre,

Nous avons procédé à l'examen des résultats, des indicateurs, des données et des explications présentés dans le rapport annuel de gestion du Centre de gestion de l'équipement roulant pour l'exercice terminé le 31 mars 2007, à l'exception des états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant. La responsabilité de l'exactitude, de l'intégralité et de la divulgation de ces renseignements incombe à la direction du Centre.

Notre rôle consiste à évaluer le caractère plausible et la cohérence générale de l'information, en nous basant sur le travail que nous avons réalisé au cours de notre examen. Ce rapport ne constitue pas une vérification.

Notre examen a été fondé sur les normes de l'Institut des vérificateurs internes. Les travaux ont consisté à prendre des renseignements, à utiliser des procédés analytiques, à réviser des calculs, à obtenir des pièces justificatives et à discuter sur l'information fournie. Notre examen ne vise pas à vérifier les systèmes de compilation, à évaluer le contrôle interne ni à effectuer des sondages.

Au terme de notre examen, nous concluons que les résultats, les indicateurs, les données et les explications contenus dans le rapport annuel de gestion paraissent plausibles et cohérents.

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

Handwritten signature of Louise Boily in blue ink.

LOUISE BOILY

Québec, octobre 2007

La présentation de l'organisation

Le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) a été la première unité autonome de service relevant du ministère des Transports du Québec (MTQ). Il gère un parc de plus de 7 588 véhicules et équipements connexes, dont 5 756 lui appartiennent, tandis que 1 832 sont entretenus et réparés selon une tarification horaire. Un réseau de 61 ateliers de mécanique répartis sur l'ensemble du territoire québécois relève également du CGER.

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

Le comité consultatif

Dans le but de favoriser une gestion éclairée du CGER, le comité consultatif doit conseiller le sous-ministre quant aux cibles et aux objectifs annuels à fixer. Il doit également fournir son avis sur le Plan d'action et les résultats atteints par le CGER. Les membres de ce comité sont nommés par le sous-ministre des Transports et sont des représentants de l'industrie de la fabrication et de la gestion d'équipement roulant, de la clientèle et du personnel. Le directeur du CGER participe aux délibérations du comité consultatif. En 2006-2007, ce dernier était formé des membres suivants :

DANIEL DIONNE,
conseiller en organisation du travail,
Syndicat de la fonction publique du Québec

MARIO TURCOTTE,
directeur des Laurentides-Lanaudière,
MTQ

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

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

JEAN ROBITAILLE,
directeur général,
Kenworth Montréal.

La rencontre du comité consultatif 2006

Le 8 juin 2006, le directeur du CGER rencontrait les membres du comité consultatif pour leur présenter les résultats atteints au regard du Plan d'action 2005-2006 ainsi que les objectifs et les indicateurs prévus dans le Plan d'action 2006-2007. Les membres ont formulé les commentaires suivants relativement au dernier plan d'action :

- Le CGER devrait maîtriser une partie de la gestion de ses ressources humaines afin de mettre en place des mesures d'embauche et de rétention de la main-d'œuvre propres à son champ d'activité.
- Le CGER devrait gérer une partie de l'acquisition de ses véhicules légers et la vente de ses véhicules afin de mieux répondre aux besoins de sa clientèle. Il pourrait ainsi mettre en place des stratégies permettant d'obtenir le meilleur prix de revente.

La rencontre du comité consultatif 2007

Le 5 septembre 2007, le directeur du CGER rencontrait les membres du Comité consultatif pour leur présenter les résultats atteints au regard du Plan d'action 2006-2007 ainsi que les objectifs et les indicateurs prévus dans le Plan d'action 2007-2008. Il est à noter que deux membres du Comité ont été remplacés. Monsieur Daniel Dionne a été remplacé par monsieur Ronald Coquelin, conseiller aux relations de travail au Syndicat de la fonction publique du Québec. Quant à monsieur Mario Turcotte, il a été remplacé par monsieur Louis Ferland, directeur de l'Estrie au ministère des Transports.

Les commentaires des membres ont particulièrement concerné l'intégration d'innovations à caractère environnemental dans le parc de véhicules du CGER et l'annonce de privatisation qui a été faite concernant l'unité autonome de service.

La structure de l'organisation et les ressources humaines

Le CGER est composé d'un centre administratif situé à Québec et de 61 ateliers de mécanique répartis dans 16 zones d'exploitation régionale. La clientèle de l'ensemble du Québec peut donc bénéficier des services du CGER.

La carte des régions où le CGER offre ses services se trouve dans la rubrique « Nos ateliers de mécanique » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Le CGER compte 429 employés, dont plus de 332 travaillent en région. Le personnel du centre administratif et des bureaux régionaux comprend des gestionnaires, des professionnels, dont les ingénieurs et les conseillers à la clientèle, ainsi que des employés de bureau.



EFFECTIF DU CGER SELON LA CATÉGORIE D'EMPLOI AU 31 MARS 2007

Catégorie d'emploi	Permanent		Occasionnel		Total		%	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007
Cadres	27	30	-	2	27	32	6,59	7,46
Professionnels	17	18	4	5	21	23	5,12	5,36
Techniciens	36	32	5	7	41	39	10,00	9,09
Personnels de bureau	24	27	19	21	43	48	10,49	11,19
Ouvriers	111	108	167	179	278	287	67,80	66,90
Total	215	215	195	214	410	429	100	100

Des tableaux présentant l'effectif du CGER selon différents critères, tels que la catégorie et le corps d'emploi, le statut d'emploi (permanent ou occasionnel), la région administrative et le sexe se trouvent à la section « Ressources humaines » dans la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca. L'organigramme du CGER figure au même endroit.

Les faits saillants

La promotion des véhicules écologiques

Le CGER a fait un effort particulier pour promouvoir les véhicules écologiques. Au 31 mars 2007, il possédait un parc d'environ une centaine de véhicules hybrides. Ainsi, le CGER est l'organisme de gestion de parc qui dispose du plus grand nombre de véhicules hybrides au Québec.

La prise en charge du parc de véhicules de la Ville de Mascouche

Le CGER a signé une entente de service avec la Ville de Mascouche en 2006-2007 afin d'assumer la gestion globale de son parc de véhicules et d'équipements.

La mise en place d'un projet de télémétrie véhiculaire

Dans le but de contribuer à la réduction de la consommation de carburant, le CGER a piloté un projet de télémétrie véhiculaire sur une trentaine de véhicules dans la région de l'Estrie.

Le montage de camions de marquage à la peinture acrylique

Le CGER a fait le montage de deux camions de marquage à la peinture acrylique en vue de se conformer aux nouvelles normes environnementales pour 2008.

L'élaboration d'une analyse critique

À la demande du CGER, une firme externe a procédé à une analyse critique et a fourni des recommandations concernant les activités de marketing de l'organisation. Le CGER compte mettre en œuvre plusieurs propositions émises à la suite de cette analyse.

La révision de tous les systèmes d'information

En 2006-2007, le CGER a revu plusieurs de ses politiques internes et, par conséquent, a révisé tous ses systèmes d'information.



Le profil de la clientèle 2006-2007 pour chacun des produits et services

Les produits et services du CGER sont la location de véhicules et d'équipements connexes, l'entretien et la réparation selon une tarification horaire, l'analyse de la gestion des parcs de véhicules, la formation des conducteurs et la fourniture de carburant.

La description de chacun des produits et services se trouve dans la rubrique «Nos produits et services» du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

La location clés en main de véhicules et d'équipements connexes

LA LOCATION À LONG TERME

Au 31 mars 2007, 336 ententes de service de location clés en main avaient été conclues, dont 181 avec des ministères et des organismes autres que le MTQ. Ces ententes représentaient, à la même date, 4 881 véhicules et équipements connexes. En 2006-2007, le revenu annuel résultant de la location clés en main a été de 61 390 430 \$, incluant la location à court terme.

ÉVOLUTION DE LA CLIENTÈLE POUR LA LOCATION CLÉS EN MAIN

Type d'organisations (nombre)	2004-2005		2005-2006		2006-2007	
	Ententes	Véhicules	Ententes	Véhicules	Ententes	Véhicules
MTQ (1)	103	3 560	102	3 371	101	3 280
Autres ministères (15)	116	449	115	454	118	477
Organismes (13)	22	138	26	160	27	148
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (19)	16	60	17	66	23	98
Organismes liés au réseau de l'éducation (9)	10	32	11	33	12	35
Organismes municipaux (8)	5	21	7	15	8	16
Municipalités (43)	29	625	36	717	47	827
TOTAL (108)	301	4 885	314	4 816	336	4 881

Un tableau présentant chacun des clients du CGER se trouve à la section «Profil de la clientèle» dans la rubrique «Notre service à la clientèle» du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

LA LOCATION À COURT TERME

ÉVOLUTION DE LA CLIENTÈLE POUR LA LOCATION À COURT TERME

Type d'organisations (nombre)	2004-2005		2005-2006		2006-2007	
	Ententes	Véhicules	Ententes	Véhicules	Ententes	Véhicules
MTQ (1)	58	257	61	281	63	299
Autres ministères (6)	5	10	7	12	9	15
Organismes (3)	6	18	7	15	6	14
Organismes liés au réseau de la santé (2)	-	-	-	-	2	3
Organismes liés au réseau de l'éducation (3)	2	4	2	7	3	6
Organisme municipal (1)	1	1	1	1	1	1
Municipalités (22)	11	36	18	90	23	138
TOTAL (38)	83	326	96	406	107	476

Un tableau présentant chacun des clients du CGER se trouve à la section « Profil de la clientèle » dans la rubrique « Notre service à la clientèle » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

La réparation et l'entretien de véhicules selon une tarification horaire

Au 31 mars 2007, 3 555 véhicules et équipements connexes appartenant à divers ministères et organismes publics étaient enregistrés dans le système informatique de gestion de parc du CGER pour la réparation et l'entretien selon une tarification horaire. En 2006-2007, 1 832 véhicules et équipements connexes ont été réparés et entretenus au CGER, pour une somme de 4 311 986 \$ (y compris différents autres travaux effectués en atelier). Plusieurs clients de la location clés en main ont également bénéficié de ce service pour des ajouts ou des modifications à leurs véhicules et à leurs équipements, ce qui équivalait à 1 778 778 \$. Le service d'entretien et de réparation selon une tarification horaire a donc généré des revenus de 6 090 764 \$.

ÉVOLUTION DE LA CLIENTÈLE POUR LA RÉPARATION ET L'ENTRETIEN SELON UNE TARIFICATION HORAIRE

Type d'organisations (nombre)	2004-2005		2005-2006		2006-2007	
	Enregistrés dans le système d'information	Réparés ou entretenus	Enregistrés dans le système d'information	Réparés ou entretenus	Enregistrés dans le système d'information	Réparés ou entretenus
MTQ (1)	91	59	133	81	140	85
Autres ministères (10)	974	430	1 039	433	886	517
Organismes (11)	627	301	799	336	1 836	846
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (4)	4	2	14	9	12	14
Organismes liés au réseau de l'éducation (5)	92	18	279	15	227	81
Organismes municipaux (4)	12	4	41	18	51	97
Municipalités (22)	344	204	384	199	403	262
TOTAL (57)	2 144	1 018	2 689	1 091	3 555	1 832

Un tableau présentant chacun des clients du CGER se trouve à la section « Profil de la clientèle » dans la rubrique « Notre service à la clientèle » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

L'analyse de la gestion des parcs de véhicules

En 2006-2007, l'analyse de la gestion des parcs de véhicules des villes de Gaspé et de Laval a été réalisée. Par ailleurs, le vérificateur de la Ville de Lévis a attribué au CGER un contrat visant à lui fournir le savoir-faire pour mener à bien son mandat de vérification de la gestion du parc de cette ville.

Les analyses qui avaient été entreprises en 2005-2006 avec les villes de Saint-Eustache et de Thetford Mines, de même que le contrat avec le vérificateur de la Ville de Québec, se sont terminés en 2006-2007.

Les revenus associés à ces contrats de services professionnels ont été de 101 500 \$.

De l'information supplémentaire sur ce service se trouve à la section « Profil de la clientèle » dans la rubrique « Notre service à la clientèle » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

La formation des conducteurs

En 2006-2007, plusieurs unités du MTQ et cinq autres organisations publiques ont eu recours aux services de formation du CGER. Plus de 15 types de cours ont été offerts à 1 795 participants. Les revenus découlant de la formation des conducteurs en 2006-2007 ont été de 341 026 \$.

De l'information supplémentaire sur ce service et un tableau détaillant les formations données en 2006-2007 se trouvent à la section « Profil de la clientèle » dans la rubrique « Notre service à la clientèle » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

La fourniture de carburant

CONSOMMATION PAR TYPE DE CARBURANTS

Type d'organisations (nombre)	Litres consommés					
	2005-2006			2006-2007		
	Essence	Diésel	Total	Essence	Diésel	Total
MTQ (1)	4 430 981	6 899 639	11 330 620	4 754 979	6 013 037	10 768 016
Autres ministères (8)	323 681	28 931	352 612	355 655	28 561	384 216
Organismes (4)	165 925	6 060	171 985	512 693	1 462	514 155
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (11)	15 001	30 579	45 580	25 410	29 829	55 239
Organismes liés au réseau de l'éducation (4)	6 790	10 120	16 910	9 032	70 780	79 812
Organismes municipaux (2)	40	-	40	9 563	-	9 563
Municipalités (6)	16 826	23 342	40 168	51 644	89 326	140 970
Consommation par le CGER (1)	337 142	74 055	411 197	331 766	87 902	419 688
Total (37)	5 296 346	7 072 726	12 369 072	6 050 742	6 320 897	12 371 639

De l'information supplémentaire sur ce service se trouve à la section « Profil de la clientèle » dans la rubrique « Notre service à la clientèle » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Le service à la clientèle

Afin d'assurer le service partout dans la province, le Service à la clientèle, composé principalement de conseillers à la clientèle, est offert à deux endroits : une équipe est située à Québec et l'autre, à Montréal. Le rôle des conseillers à la clientèle est de rencontrer les divers responsables des ministères et des organismes publics et de leur faire des recommandations quant à la gestion de leur parc et à leurs besoins en matière de véhicules et d'équipements connexes. La recherche de nouveaux clients et l'accroissement des ventes du CGER sont des responsabilités qui leur incombent également.

La gestion des plaintes

En 2006-2007, le CGER a reçu 24 plaintes, dont 16 ont été formulées verbalement.

Description de la plainte	Nombre
Qualité des travaux	6
Respect des délais de travaux	4
Fonctionnement du système de distribution automatisé	2
Propreté des véhicules réparés	2
Qualité de fabrication des véhicules	2
Configuration et conception des véhicules	1
Délai de livraison des véhicules légers	1
Entretien du site de distribution	1
Fiabilité des véhicules	1
Heures d'ouverture des ateliers de mécanique	1
Proximité des ateliers de mécanique	1
Service de dépannage mécanique 1 888 314-CGER	1
Service reçu	1
TOTAL	24

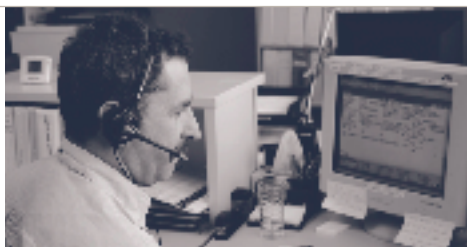
À noter que onze plaintes provenaient du MTQ et treize, d'autres clients.

En ce qui a trait à l'engagement relatif au délai de réponse aux plaintes, les résultats sont indiqués à la section « Réalisations 2006-2007 » du présent document.

Le service de dépannage mécanique

Le CGER offre à sa clientèle un service de dépannage, jour et nuit, 7 jours par semaine, pour toute réparation ou tout remorquage d'un véhicule ou d'un équipement connexe que le CGER a loué. L'utilisateur n'a qu'à communiquer avec le service de dépannage du CGER en composant sans frais le 1 888 314-CGER, peu importe l'heure ou l'endroit où il se trouve au Québec.

De l'information concernant le nombre d'appels en 2006-2007 se trouve à la section « Service de dépannage mécanique » dans la rubrique « Notre service à la clientèle » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.



La Déclaration de services à la clientèle

Le CGER a élaboré, en avril 2001, sa *Déclaration de services à la clientèle*, qui exprime sa volonté d'accorder la priorité à la qualité des produits et des services qu'il offre, en plaçant le client au cœur de ses préoccupations. Ce document résume les principaux engagements du CGER envers ses clients. Il a voulu ainsi répondre aux attentes de sa clientèle et indiquer de quelle manière il compte y parvenir.

Les engagements à ce chapitre figurent à la section « Déclaration de services à la clientèle » dans la rubrique « Notre service à la clientèle » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les résultats pour l'année 2006-2007 en ce qui a trait à ces engagements se trouvent à la section « Réalisations 2006-2007 » du présent document.

Le profil du parc de véhicules

Le parc total, qui comprend les véhicules en location ou disponibles, les véhicules de prêt et ceux utilisés par le CGER, comptait 5 756 unités au 31 mars 2007.

PARC DE VÉHICULES DU CGER AU 31 MARS 2007 PAR SUPER CATÉGORIE

Super catégorie	Location au MTQ		Location à d'autres clients		Véhicule de prêt		Disponibilité		Utilisation par le CGER		TOTAL	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007
Véhicules légers	1 265	1 245	896	975	51	58	261	391	132	139	2 605	2 808
Camions	378	361	89	103	9	9	15	18	4	4	495	495
Matériel-outil remorqué	132	132	8	8	0	1	11	10	13	13	164	164
Matériel remorqué	244	234	26	26	0	0	8	13	4	3	282	276
Véhicules-outils	214	211	145	154	2	3	15	11	12	12	388	391
Équipements	1 079	1 042	261	314	27	34	139	147	6	6	1 512	1 543
Matériel divers	59	55	20	21	0	0	1	0	3	3	83	79
TOTAL	3 371	3 280	1 445	1 601	89	105	450*	590*	174**	180**	5 529	5 756

* La majorité des véhicules loués à court terme en 2005-2006 et en 2006-2007 étaient disponibles au 31 mars de chaque année. Ces véhicules sont loués pour des périodes variant entre six et dix mois, normalement de mai à novembre.

** Plusieurs unités, autres que les véhicules légers, sont partagées avec des clients pour échange de service.

Un tableau présentant plus d'information en ce qui a trait au profil du parc de véhicules se trouve à la section « Profil du parc de véhicules » dans la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Le rajeunissement du parc de véhicules

Annuellement, le CGER détermine les véhicules à remplacer en raison de leur âge, en donnant la priorité à certaines catégories essentielles à l'exécution des travaux, comme les camions de déneigement. Une évaluation de l'état des véhicules est ensuite effectuée pour ceux dont le délai de remplacement approche, puis on établit une programmation des achats. Les calculs de la durée de vie optimale ont été actualisés en 2003 pour la mesure du rajeunissement. L'année 2003-2004 devient donc l'année de référence.



Le tableau suivant présente l'évolution du rajeunissement du parc de véhicules du MTQ pour les principales catégories. La section « Acquisitions et ventes » du présent document indique les véhicules remplacés en 2006-2007.

ÉVOLUTION DU RAJEUNISSEMENT DU PARC DE VÉHICULES DU MTQ,
Y COMPRIS CEUX UTILISÉS PAR LE CGER

Catégorie	Âge moyen			Durée de vie optimale	Pourcentage des véhicules ayant dépassé leur durée de vie optimale (%)		
	2003-2004	2005-2006	2006-2007		2003-2004	2005-2006	2006-2007
Automobiles	4,1	5,0	4,3	7	0,87	5,03	12,33
Camionnettes	3,8	4,5	3,8	7	3,79	8,90	11,74
Fourgonnettes	3,8	5,1	4,9	7	1,20	6,54	17,04
Camions dix roues	5,4	6,2	6,8	12	4,84	5,78	5,99
Camions six roues	6,3	7,4	7,9	15	1,86	1,70	2,94
Chargeuses	8,7	9,4	9,7	15	7,46	7,81	9,52
Niveleuses	8,1	7,1	7,3	15	20,00	3,23	3,23
Pelles	6,8	7,0	8,0	18	7,69	-	-

Tout comme le pourcentage de véhicules ayant dépassé leur vie utile, le nombre d'années moyen d'utilisation a augmenté depuis 2003-2004 dans six catégories sur huit.

Les catégories du tableau ci-dessus représentaient 2 403 véhicules en 2003-2004 et, de ce nombre, 3,2 % dépassaient leur durée de vie optimale. En 2006-2007, 11,7 % des 2 324 véhicules dépassaient leur durée de vie optimale.

En plus des 5 756 unités que possède le CGER, 1 832 véhicules et équipements connexes appartenant à divers ministères et organismes publics ont été entretenus ou réparés dans les ateliers de mécanique du CGER selon une tarification horaire. Il est à noter qu'au 31 mars 2007, 3 555 véhicules et équipements connexes étaient enregistrés dans le système d'information de gestion de parc du CGER pour la réparation et l'entretien selon une tarification horaire. Le tableau ci-dessous présente la répartition de ces 1 832 unités par grande catégorie de véhicules.

VÉHICULES RÉPARÉS ET ENTRETENUS AU CGER
SELON UNE TARIFICATION HORAIRE AU 31 MARS 2007

Super catégorie	Nombre de véhicules	
	2005-2006	2006-2007
Camions	53	93
Équipements	38	44
Matériel divers	69	90
Matériel-outil remorqué	50	48
Matériel remorqué	65	114
Véhicules légers	736	1 361
Véhicules-outils	80	82
TOTAL	1 091	1 832

Les acquisitions et ventes de véhicules

Les acquisitions

En 2006-2007, le CGER a acheté 823 véhicules et équipements connexes, dont la valeur totale se chiffre à 28 259 488 \$. De ce nombre, 415 ont été acquis pour le MTQ, équivalant à une somme de 12 750 545 \$: 199 véhicules et équipements connexes (6 860 476 \$) ont servi à remplacer ceux qui avaient dépassé leur durée de vie optimale, et 216 autres unités (5 890 069 \$) ont été achetées pour combler des besoins supplémentaires. Le CGER a également acquis, au coût de 15 508 943 \$, 408 véhicules et équipements connexes pour d'autres ministères ou organismes publics. Les données du tableau ci-dessous indiquent les acquisitions réelles faites en 2006-2007 et les réparations capitalisables qui s'y rattachent. À noter qu'elles n'ont pas de lien avec la programmation des achats 2006-2007.

ACQUISITIONS 2006-2007 SELON LA SUPER CATÉGORIE

Super catégorie	MTQ		Autres clients		Total	
	Acquisitions	Coût (\$)	Acquisitions	Coût (\$)	Acquisitions	Coût (\$)
Véhicules légers	364	10 320 010	279	7 431 734	643	17 751 744
Camions	8	829 047	18	2 336 605	26	3 165 652
Matériel-outil remorqué	7	376 821	2	26 690	9	403 511
Matériel remorqué	5	91 169	-	-	5	91 169
Véhicules-outils	7	758 465	18	4 456 006	25	5 214 471
Équipements	21	337 633	72	1 116 510	93	1 454 143
Matériel divers	3	37 400	3	31 824	6	69 224
Appareillage technologique	-	-	16	109 574	16	109 574
TOTAL	415	12 750 545	408	15 508 943	823	28 259 488

D'autres tableaux présentant plus d'information sur les acquisitions de véhicules faites pour le MTQ et pour d'autres organismes publics par catégorie de véhicules se trouvent à la section «Profil du parc de véhicules» dans la rubrique «Qui sommes-nous?» du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

En 2006-2007, le CGER a préparé plus de 139 dossiers d'acquisition de véhicules lourds ou spécialisés nécessitant des devis techniques d'achat. Ce nombre représente onze dossiers de plus que le nombre de dossiers traités en 2005-2006.

LES NOUVEAUX VÉHICULES

Le CGER a acquis de nouveaux types de véhicules et équipements en 2006-2007, notamment un camion échelle pour service d'incendie, un atténuateur d'impact remorqué, une semi-remorque plate-forme à sellette, un ensemble de pinces de désincarcération et une remorque servant au ramassage des feuilles mortes.



Les ventes

En 2006-2007, le CGER a vendu 481 véhicules et équipements connexes, pour une somme nette de 2 351 567 \$. Ces unités ont été vendues parce qu'elles avaient dépassé leur durée de vie utile. De ce nombre, 472 ont été vendues dans des ventes aux enchères publiques. Ces ventes ont rapporté 1 817 450 \$. Le CGER s'est également défait de neuf véhicules et équipements connexes à l'occasion d'autres ventes et d'appels d'offres, pour une somme de 534 117 \$.

Les ventes aux enchères et les appels d'offres publics sont gérés sans frais par le Centre de services partagés du Québec, et le CGER doit utiliser les services du Centre pour se défaire de ses biens. En 2006-2007, la somme totale de la vente de véhicules et d'équipements connexes, avant les 23 955 \$ de frais versés au fonds consolidé du revenu pour les lots de moins de 1 000 \$, se chiffrait à 2 375 522 \$.

Des tableaux présentant plus d'information sur les revenus tirés de la vente de véhicules ainsi que sur l'âge des véhicules et le revenu moyen rapporté par certaines catégories vendues en 2006-2007 se trouvent à la section «Profil du parc de véhicules» dans la rubrique «Qui sommes-nous?» du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les réalisations en 2006-2007

Dans son plan d'action 2006-2007, le CGER s'était fixé neuf objectifs liés à des axes d'intervention et à six grandes orientations.

Synthèse des résultats des indicateurs 2006-2007

Thème	Objectif	Cible	Résultat
Satisfaction de la clientèle	Maintenir la satisfaction de la clientèle	94 %	95 %
Chiffre d'affaires	Augmenter les revenus totaux du CGER	3 800 000 \$	4 032 283 \$
Mobilisation du personnel	Augmenter ou maintenir le taux de mobilisation du personnel	Aucune cible en 2006-2007	Indicateur mesuré tous les deux ans. Le prochain sondage sur la mobilisation du personnel sera réalisé en 2007-2008.
Expertise et compétence du personnel	Consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation de l'ensemble du personnel	2 %	2,7 %
Compétitivité des tarifs de location	Maintenir les taux de location des équipements les plus représentatifs inférieurs à ceux du marché	30 %	30 %
Performance financière	Maintenir le niveau d'autofinancement	100 %	100,2 %
Performance opérationnelle	Maintenir un taux de productivité des ateliers de mécanique semblable à la norme reconnue en Amérique du Nord	80%	79,6 %
Contrôle des coûts d'exploitation	Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée* comparable au taux de variation des prix à la consommation	≤ 0 %	- 0,07 %
Veille technologique et environnementale	Intégrer au moins un nouvel équipement ou une nouvelle technologie à valeur environnementale dans un but d'expérimentation	1	45

* Unité active équivalent temps plein

Les résultats détaillés des indicateurs 2006-2007

ORIENTATION 1

POURSUIVRE LA SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE

Satisfaction de la clientèle

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Maintenir la satisfaction de la clientèle	94 %	Pourcentage de la satisfaction de la clientèle	95 %	+ 1 %

À l'automne 2006, le CGER a effectué un sondage auprès de sa clientèle. Cette dernière est constituée de clients qui ont signé une entente de service de location ou qui ont fait réparer ou entretenir leurs véhicules selon une tarification horaire ainsi que de clients du produit formation.

Le questionnaire a été posté à 753 clients. De ce nombre, 283 ont rempli et retourné le questionnaire, ce qui a donné un taux de réponse de 38 %, comparativement à 45 % en 2004-2005. De tous les répondants, 30 % étaient des clients du MTQ, 66 % provenaient de différents autres ministères et organismes publics et 4 % n'avaient pas précisé leur provenance. Le taux de réponse des clients du MTQ a été de 46 %, tandis que celui des autres ministères et organismes publics a atteint 33 %.

Le questionnaire renfermait 61 questions, et le taux de satisfaction global de la clientèle du CGER était de 95 % comparativement à 94 % en 2004-2005. Pour les répondants du MTQ, ce taux équivalait à 93 %, résultat identique à celui de 2004-2005. Quant aux autres ministères et organismes, le taux de satisfaction exprimé se situait à 97 % comparativement à 96 % en 2004-2005.

Le calcul du taux de satisfaction de la clientèle a été établi en additionnant d'abord le nombre de réponses pour les choix « très satisfait » et « satisfait » et en le divisant ensuite par le nombre total de réponses aux 61 questions, sauf les réponses « sans objet ».

Satisfaction par produit et service

Produits et services	Satisfaction 2006-2007 (%)	Satisfaction 2004-2005 (%)
La location et la gestion de parc de véhicules	93	92
L'entretien, l'installation et la réparation de véhicules	95	95
La distribution automatique de carburant	96	95
La recherche et le développement	91	90
Les services de génie-conseil	95	62
La formation des conducteurs	95	98
Les communications du CGER	97	96

Comparativement aux résultats du sondage de 2004-2005, on note une amélioration importante du taux de satisfaction par rapport à certains éléments* :

	2006-2007 (%)	2004-2005 (%)
La qualité de fabrication des véhicules	94	88
La compétitivité des taux de location clés en main	92	79
Le fonctionnement du système de distribution automatisé	94	87
L'information transmise (recherche et développement)	96	90
Le service reçu (génie-conseil)	100	59
Le délai entre la demande et la réponse (génie-conseil)	88	64
Le souci du CGER de m'impliquer de m'informer (génie-conseil)	96	64
La qualité des évaluations des conducteurs	100	97

* Même si la satisfaction à leur égard a augmenté, les éléments ayant trait à la compétitivité des taux de location clés en main ainsi que le délai entre la demande et la réponse (génie-conseil) devront être revus, car ils n'ont pas atteint la cible de 94 %. Ils peuvent également avoir fait l'objet d'un nombre élevé de commentaires de la part de la clientèle.

Certains éléments ont obtenu une cote inférieure à celle de 2004-2005, en plus de ne pas avoir atteint la cible, soit un taux de satisfaction de 94 %. Le CGER devra par conséquent revoir ses manières de faire concernant ces éléments.

	2006-2007 (%)	2004-2005 (%)
Le délai de livraison des véhicules légers	88	95
Le délai de livraison des véhicules lourds	74	84
La qualité des changements de configuration des véhicules selon les besoins saisonniers	92	94
Le délai entre la prise de rendez-vous et la réparation	93	97
Le respect des délais des travaux	88	90
La compétitivité du taux horaire pour les réparations	90	91
L'atteinte des objectifs du projet (recherche et développement)	82	87
Le contenu de la formation	93	98
La présentation du formateur	89	100

Le sondage sur la satisfaction de la clientèle a permis au CGER de recueillir quelque 475 commentaires et suggestions. C'est l'outil qu'il privilégie pour corriger et améliorer ses manières de faire.

ORIENTATION 2 DEVENIR LE GESTIONNAIRE DE PARC DE VÉHICULES DES ORGANISMES PUBLICS

Chiffre d'affaires

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Augmenter les revenus totaux du CGER	3 800 000 \$	Revenus totaux de plus qu'en 2005-2006	4 032 283 \$	232 283 \$

Le tableau ci-dessous présente les revenus de 2006-2007 dont les chiffres ont été utilisés pour calculer cet indicateur.

Type de revenus	Revenus (\$)	
	2007	2006
Location	61 390 430	58 637 900
Réparation	6 090 764	4 748 014
Carburant	10 530 112	10 267 110
Contribution du gouvernement du Québec	567 141	793 957
Autres revenus	3 858 264	3 957 447
TOTAL	82 436 711	78 404 428

L'augmentation des revenus en 2006-2007 est de 4 032 283 \$. Elle est obtenue en soustrayant les revenus totaux de 2005-2006 de ceux de 2006-2007 (82 436 711 \$ - 78 404 428 \$).

ORIENTATION 3

PROMOUVOIR L'ACTION RESPONSABLE DE TOUS LES EMPLOYÉS POUR QU'ILS CONTRIBUENT À LA RÉUSSITE DU CGER

Mobilisation du personnel

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Augmenter ou maintenir le taux de mobilisation du personnel	Aucune cible en 2006-2007	Pourcentage de mobilisation du personnel	-	-

Cet indicateur est mesuré tous les deux ans.

Expertise et compétence du personnel

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation de l'ensemble du personnel	2 %	Pourcentage de la masse salariale consacré à la formation	2,70 %	+ 0,70 %

Pour calculer le pourcentage de la masse salariale consacré à la formation, il faut comptabiliser les coûts directs et indirects liés à la formation de l'ensemble des employés et diviser cette somme par la masse salariale du CGER. Les coûts directs correspondent notamment aux frais d'inscription, aux contrats de service de formation, aux salaires des formateurs et leur frais de déplacement. Les salaires des employés, les frais de déplacement et les divers autres frais relatifs à la formation constituent, quant à eux, les frais indirects.

En 2006-2007, une somme de 515 005 \$ a été consacrée à la formation des employés sur une masse salariale totale de 19 076 552 \$, ce qui représente 2,70 % de la masse salariale. Les coûts relatifs à la formation se répartissent de la manière suivante :

Type de formation	Coût (\$)	%
Informatique		
Bureautique, informatique, système de gestion de parc de véhicules (GUIDE)	58 445	11,35
Formation technique		
Mécanique	270 469	52,52
Santé et sécurité au travail	29 576	5,74
Sciences de l'administration		
Gestion	101 315	19,67
Administration, marketing, communication, divers	36 129	7,02
Service à la clientèle	19 071	3,70
TOTAL	515 005	100

Il est à souligner qu'au cours de l'année 2006-2007, le CGER a misé sur le maintien de la veille technologique. Afin d'offrir un meilleur service à la clientèle, il a consacré 52,52 % de ses activités de formation au développement des habiletés techniques liées à la mécanique, tel qu'il avait été prévu dans son plan d'action annuel.

ORIENTATION 4 ÊTRE UN GESTIONNAIRE DE PARC RECONNU POUR SON EFFICIENCE ET SA RENTABILITÉ

Compétitivité des tarifs de location

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Maintenir les taux de location des équipements les plus représentatifs inférieurs à ceux du marché	30 %	Pourcentage d'écart inférieur entre le taux du CGER et ceux du marché	30 %	0 %

Pour vérifier la compétitivité de ses tarifs, le CGER a comparé ses taux de location avec ceux du marché pour quatre catégories de véhicules légers. À cette fin, il a retenu les fournisseurs inscrits au répertoire *Location de véhicules automobiles, liste des fournisseurs* qui offraient les plus bas tarifs dans les 59 subdivisions administratives du MTQ.

Le tableau ci-dessous montre que les taux de location du CGER ont été en moyenne inférieurs de 30 % à ceux du marché en 2006-2007. Il établit également une comparaison avec l'année précédente.

Véhicule	Taux moyen du marché (\$)		Taux du CGER (\$)		Écart (\$)		Écart (%)	
	2005-2006	2006-2007	2005-2006	2006-2007	2005-2006	2006-2007	2005-2006	2006-2007
Véhicule de tourisme	835	872	537	540	298	332	36	38
Camionnette 0,5 tonne, 4 x 2	985	1 063	749	852	236	211	24	20
Camionnette à quatre portières, 1 tonne, 4 x 2	1 270	1 285	1 003	955	267	330	21	26
Fourgonnette compacte	1 018	1 074	671	687	347	387	34	36
Moyenne							29	30

Remarque: En 2005-2006, la camionnette de 0,5 tonne, 4 x 2 était munie d'une cabine standard. Cette camionnette ne figurant plus au Répertoire pour l'année 2006-2007, la version avec cabine allongée a été prise comme référence.

Bien que, dans l'ensemble, le contrat du CGER et l'offre permanente couvrent les mêmes dépenses en ce qui a trait à la possession et au fonctionnement du véhicule, certains éléments diffèrent. Cette situation peut expliquer en partie l'écart entre les tarifications, comme le démontre le tableau suivant.

Éléments	Offre permanente	CGER
Âge des véhicules pour l'année 2006-2007	Véhicules de 2003 ou plus récents, en bon état et en mesure de fonctionner en tout temps	Véhicules en bon état et en mesure de fonctionner en tout temps, évalués sur une vie optimale de quatre ans pour les automobiles, cinq ans pour les camionnettes à deux portes et six ans pour les fourgonnettes et les camionnettes à quatre portes
Période de location	Mensuelle	Douze mois minimum, renouvelable
Pneus d'hiver	Coût additionnel de 115 \$ par mois	Compris dans le taux du CGER
Kilométrage	Kilométrage illimité	Kilométrage excédant 50 000 km facturé selon un taux variant de 0,11 \$ à 0,18 \$ du kilomètre selon la catégorie
Identification visuelle des véhicules	Coût additionnel	Compris dans le tarif du CGER
Fourniture de lave-glace	Non comprise	Gratuite pour les usagers des sites de ravitaillement en carburant du CGER
Marge de profit	Comprise dans le taux	Aucune marge de profit, car le CGER est un organisme sans but lucratif

Le produit diffère en quelques points, mais l'écart demeure important. De plus, les taux de location du CGER sont des plus compétitifs, d'autant plus que l'offre permanente permettrait de réaliser des économies de l'ordre de 40 % par rapport au prix du marché (voir la page 1 du Répertoire).

Le principal objectif du CGER est de développer la mise en marché de son produit de location clés en main de véhicules à long terme. Ce produit répond aux besoins de la majorité des clients du CGER et lui permet de maintenir une organisation efficace et efficiente. Certains clients ont cependant besoin de louer des véhicules à court terme pour leurs activités saisonnières. Afin de répondre à leur demande, le CGER a décidé d'offrir quelques catégories de véhicules en location à court terme (minimum de six mois).

Les taux de location à court terme ont également été comparés à ceux du marché, et ce, avec les mêmes fournisseurs et les mêmes catégories que pour la location à long terme, sauf pour ce qui est de la camionnette à quatre portières, qui n'est pas disponible en location à court terme au CGER. Il est à noter que les taux de location à court terme des fournisseurs privés sont les mêmes, mais que la tarification du CGER est plus élevée. Le tableau ci-dessous montre que, malgré cette différence, les taux de location à court terme du CGER ont été inférieurs de 12 % en moyenne à ceux du marché en 2006-2007.

Véhicule	Taux moyen du marché (\$)	Taux du CGER (\$)	Écart (\$)	Écart (%)
Véhicule de tourisme	872	741	131	15
Camionnette 0,5 tonne, 4 x 2	1 063	1 028	35	3
Camionnette à quatre portières, 1 tonne, 4 x 2	1 285	Non disponible au CGER		
Fourgonnette compacte	1 074	879	195	18
Moyenne				12

En comparant la tarification des véhicules lourds, on constate que plusieurs éléments de l'offre du CGER et de celle du secteur privé diffèrent. Diverses hypothèses doivent donc être étudiées, comme la composition des équipements et la durée d'utilisation. Compte tenu du manque de données sur ces points, il est difficile de comparer les taux de location pour ce type de véhicules.

Performance financière

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Maintenir le niveau d'autofinancement	100 %	Pourcentage d'autofinancement	100,20 %	+ 0,20 %

Les revenus autonomes du CGER pour 2006-2007 sont de 82 436 711 \$, tandis que les dépenses se chiffrent à 82 270 837 \$, ce qui représente un taux d'autofinancement de 100,20 %.

ORIENTATION 5

ASSURER UNE GESTION EFFICACE DES ATELIERS DE MÉCANIQUE

Performance opérationnelle

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Maintenir un taux de productivité des ateliers de mécanique semblable à la norme reconnue en Amérique du Nord	80 %	Pourcentage de productivité des ateliers de mécanique	79,6 %	- 0,4 %

Le taux de productivité des ateliers de mécanique correspond aux heures productives travaillées par les employés des ateliers de mécanique du CGER, divisées par les heures productives potentielles effectuées par ces mêmes employés. En 2006-2007, le nombre d'heures productives exécutées a été de 331 049 heures.

Les heures productives potentielles, quant à elles, s'obtiennent en multipliant le nombre d'employés à temps complet (ETC) des ateliers de mécanique par 1 500 heures productives potentielles pour une année, ce qui correspond à 416 115 heures productives potentielles pour 2006-2007. Le résultat des heures productives exécutées divisées par les heures productives potentielles est de 79,6 %.

Contrôle des coûts d'exploitation

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat
Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée* comparable au taux de variation des prix à la consommation	≤ 0 %	Pourcentage d'écart entre le taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée* et le taux de variation des prix à la consommation	- 0,07 %

* Unité active équivalent temps plein

On obtient le pourcentage d'augmentation des coûts d'exploitation par unité active équivalent temps plein en soustrayant le coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein de l'année 2005-2006 (6 376 \$) du coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein de l'année 2006-2007 (6 518 \$), en divisant ce nombre par le coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein de l'année 2005-2006 (6 376 \$).

Le taux d'augmentation du coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein du CGER en 2006-2007 était donc de 2,23 %. Selon Statistique Canada, celui du taux de variation des prix à la consommation se situait à 2,3 % pour la même période, ce qui donne un résultat de - 0,07 %.

ORIENTATION 6

MAINTENIR UNE VEILLE TECHNOLOGIQUE ET ENVIRONNEMENTALE

Veille technologique et environnementale

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Intégrer au moins un nouvel équipement ou une nouvelle technologie à valeur environnementale dans un but d'expérimentation	1	Intégration de technologies favorisant le développement environnemental	45	+ 44

Le CGER a introduit cet indicateur afin de mieux souligner les efforts faits dans ce domaine. Il désire demeurer à la fine pointe des technologies liées au secteur de l'automobile et de la machinerie lourde. À cette fin, il entend mener des projets pilotes avec des véhicules qui utilisent des carburants moins polluants, intégrant ainsi des critères environnementaux dans son parc. Par ces gestes, le CGER contribue à la réduction des gaz à effet de serre (GES) et à l'évolution du parc de véhicules publics.

Au cours des dernières années, le CGER a ajouté quelques véhicules hybrides à son parc. Puisque ce genre de véhicule prend de plus en plus d'importance, le CGER a acquis, en 2006-2007, différents types de véhicules écologiques, notamment dix-huit Ford Escape hybrides, quinze Toyota Prius de nouvelle génération, onze Honda Civic hybrides et une Honda Accord hybride.

Le CGER s'intéresse de très près à la fourniture de carburant de type biodiésel. Il compte expérimenter ce carburant offrant des avantages environnementaux dans les prochaines années. Ainsi, des représentants du CGER ont participé à des rencontres sur le sujet afin de déterminer dans quelle mesure il serait possible d'utiliser ce carburant dans les véhicules de l'organisation. De même, le CGER compte expérimenter, dans les prochaines années, les diverses technologies hybrides qui s'offrent peu à peu sur le marché pour les véhicules lourds. Le type d'activités auquel se destinent les véhicules du parc du CGER cadre bien avec les possibilités qu'offrent ces technologies.

Le projet de télémétrie véhiculaire

Le CGER a mis au point les fonctionnalités requises pour installer une unité de télémétrie sur un véhicule. Cette unité permettra de mesurer notamment le profil de performance d'un véhicule (consommation de carburant aux 100 kilomètres, kilométrage parcouru, etc.) et de connaître le comportement routier du conducteur (accélérations, ralenti, etc.). Cet outil de télémétrie aidera non seulement le gestionnaire à gérer les véhicules, mais il lui permettra également d'intervenir sur les comportements de ses conducteurs, ce qui aura sans doute une incidence directe sur la consommation de carburant et sur l'émission des gaz à effet de serre.

Actuellement, le CGER effectue un projet pilote avec 43 véhicules équipés d'unités de télémétrie et à partir desquelles des données sont transmises aux fins d'analyse. Il prévoit installer ces unités dans 4 000 véhicules d'ici les trois prochaines années, de manière à offrir à sa clientèle un outil d'avant-garde pour la réduction des gaz à effet de serre.



Les résultats des engagements spécifiques énoncés dans la *Déclaration de services à la clientèle 2006-2007*

ENGAGEMENT 1

ASSURER LA LIVRAISON DE VÉHICULES CONFORMES AUX SPÉCIFICATIONS ET À LA DATE INDIQUÉES DANS L'ENTENTE CONCLUE AVEC LE CLIENT

Pour évaluer le respect de cet engagement, il faut additionner le nombre de véhicules livrés conformément aux spécifications et à la date indiquées sur le bon de commande du client et diviser ce nombre par le nombre total de véhicules livrés en 2006-2007.

Le tableau ci-dessous présente le calcul effectué pour évaluer le respect de cet engagement et les résultats atteints par le CGER en 2006-2007.

NOMBRE DE VÉHICULES LIVRÉS CONFORMÉMENT AUX SPÉCIFICATIONS ET À LA DATE INDIQUÉES DANS L'ENTENTE CONCLUE AVEC LE CLIENT EN 2006-2007

Type de véhicules	Lourd et équipement connexe	Léger	TOTAL
Nombre total de véhicules livrés	161	578	739
Nombre de véhicules livrés conformément aux spécifications indiquées sur le bon de commande	158	574	732*
Nombre de véhicules livrés à la date indiquée sur le bon de commande, y compris les véhicules loués ou fournis par le CGER en attendant le véhicule commandé	151	537	688
Pourcentage de conformité ¹	94 %	93 %	93 %**
Nombre de véhicules livrés à la date indiquée sur le bon de commande et conformes aux spécifications, comprenant les véhicules maintenus en état de fonctionnement en attendant le véhicule commandé	154	566	720
Pourcentage de conformité, y compris les véhicules maintenus en état de fonctionnement en attendant le véhicule commandé ²	96 %	98 %	97 %***

* Sept clients se sont plaints du fait que leur véhicule n'était pas conforme.

** On calcule ce pourcentage en divisant par 739 le nombre total de véhicules livrés à la date indiquée, y compris les véhicules loués ou fournis par le CGER en attendant le véhicule commandé (688 véhicules).

*** On calcule ce pourcentage en divisant par 739 le nombre total de véhicules livrés à la date indiquée et conformes aux spécifications, y compris les véhicules maintenus en état de fonctionnement en attendant le véhicule commandé (720 véhicules).

Il est important de noter que le CGER ne peut pas contrôler toutes les étapes relatives à l'achat et à la livraison des véhicules légers. La gestion de l'acquisition de ces véhicules est assurée par le ministère des Services gouvernementaux, lequel traite le dossier du CGER en même temps que ceux des divers autres ministères et organismes publics. Le CGER doit également composer avec les délais de livraison des fabricants.

¹ Le calcul du nombre de véhicules livrés conformément aux spécifications et à la date indiquées sur le bon de commande se fait en additionnant le nombre de véhicules livrés conformes aux attentes des clients, y compris les véhicules que le CGER fournit en attendant le véhicule commandé, et en le divisant par le nombre total de véhicules livrés.

² Le calcul du nombre de véhicules livrés conformément aux spécifications et à la date indiquées sur le bon de commande se fait en additionnant le nombre de véhicules livrés conformes aux attentes des clients, y compris les véhicules que le CGER a maintenus en état de fonctionnement en attendant le véhicule commandé, et en le divisant par le nombre total de véhicules livrés.

ENGAGEMENT 2

ASSURER AU CLIENT, DANS LES CINQ JOURS SUIVANT LEUR LIVRAISON, LA PRÉSENTATION PAR UN FORMATEUR DES VÉHICULES SPÉCIALISÉS

Le respect de cet engagement se mesure en divisant le nombre de présentations faites dans un délai de cinq jours ou moins par le total des présentations. Les fins de semaine et les congés fériés ne comptent pas dans ce délai de cinq jours.

Le tableau ci-dessous présente le calcul effectué pour évaluer le respect de cet engagement et le résultat atteint par le CGER en 2006-2007.

NOMBRE DE PRÉSENTATIONS DE VÉHICULES SPÉCIALISÉS
FAITES PAR UN FORMATEUR DU CGER OU UN FOURNISSEUR
DANS LES CINQ JOURS SUIVANT LA LIVRAISON EN 2006-2007

Nombre total de présentations	Nombre de présentations dont le délai a été de plus de cinq jours	Nombre de présentations dont le délai a été de cinq jours et moins
115	0	115
100 %	0 %	100 %

ENGAGEMENT 3

FOURNIR AU CLIENT LA LISTE DES VÉHICULES CIBLÉS PAR UN REMPLACEMENT AINSI QU'UNE INDICATION SUR LES MODIFICATIONS QUI SERONT APPORTÉES À LA GRILLE TARIFAIRE LE 15 SEPTEMBRE DE CHAQUE ANNÉE

Pour vérifier si cet engagement a été respecté, il faut détenir la preuve qu'un communiqué présentant la prochaine tarification a été envoyé à la clientèle du CGER le 15 septembre de chaque année et que chaque client a reçu la liste des véhicules ciblés par un remplacement.

Au début de septembre 2006, tous les clients qui possédaient des véhicules ayant dépassé leur durée de vie optimale avaient reçu une lettre du CGER, laquelle était accompagnée de la liste des véhicules ciblés par un remplacement. Cette lettre indiquait également aux clients qu'un conseiller du CGER devait les rencontrer à l'automne 2006 pour s'informer de leurs besoins en vue d'établir la programmation des achats 2007-2008. En ce qui a trait au communiqué présentant les modifications de la grille tarifaire 2007-2008, il a été expédié à la clientèle du CGER le 13 septembre 2006. Il mentionnait que les modifications apportées à la tarification de 2007-2008 s'appuieraient sur la variation de l'indice des prix à la consommation (IPC) pour la période comprise entre 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2006. Une deuxième note a été transmise à la clientèle du CGER le 7 mars 2007 afin de confirmer le taux d'indexation à la suite de la variation connue de l'indice des prix à la consommation au cours de la période prescrite pour l'année 2006.

ENGAGEMENT 4

FOURNIR UN SERVICE DE DÉPANNAGE, 24 HEURES SUR 24 ET 7 JOURS SUR 7, POUR TOUTE RÉPARATION OU REMORQUAGE CONCERNANT UN VÉHICULE OU UN ÉQUIPEMENT CONNEXE LOUÉ AU CGER, ET CE, PAR L'ENTREMISE DE LA LIGNE 1 888 314-CGER

Pour vérifier si cet engagement a été respecté, le CGER doit s'assurer que le service a été efficace jour et nuit, 7 jours par semaine et qu'aucune plainte n'a été enregistrée au sujet de l'absence de réponse et de prise en charge du service de dépannage en 2006-2007. Une plainte a été déposée en 2006-2007, et après vérification auprès du client, on a constaté qu'elle n'était pas justifiée.

ENGAGEMENT 5

RENDRE UN APPEL DANS LES 24 HEURES SUIVANT LA RÉCEPTION D'UNE PLAINTÉ FORMULÉE VERBALEMENT ET ENVOYER UN ACCUSÉ DE RÉCEPTION DANS LES 10 JOURS DANS LE CAS D'UNE PLAINTÉ ÉCRITE

Le respect de cet engagement est évalué en divisant le nombre total de personnes qui ont été rappelées dans un délai de 24 heures ou moins à la suite d'une plainte verbale par le nombre total de plaintes verbales. En ce qui a trait aux plaintes écrites, il faut diviser le nombre total de plaintes pour lesquelles un accusé de réception a été envoyé dans un délai de dix jours ou moins par le nombre total de plaintes écrites.

Le tableau ci-dessous présente le calcul effectué pour évaluer le respect de cet engagement et les résultats atteints par le CGER en 2006-2007.

NOMBRE DE PLAINTES POUR LESQUELLES
LE DÉLAI DE RÉPONSE A ÉTÉ RESPECTÉ EN 2006-2007

Type de plaintes	Nombre total de plaintes	Plaintes pour lesquelles le délai de réponse a été respecté	Résultat (%)
Plaintes écrites	8	8	100
Plaintes verbales	16	5	31

Des renseignements supplémentaires sur les plaintes enregistrées au CGER en 2006-2007 se trouvent à la section « Relations avec la clientèle » du présent document.

LES AUTRES RÉSULTATS

Cette section présente quelques méthodes de calcul qui ont permis au CGER d'établir certains prix de revient et ratios administratifs.

LES COÛTS ADMINISTRATIFS

RATIO DES DÉPENSES ADMINISTRATIVES

	2006-2007	2005-2006
Total des dépenses administratives du Centre administratif	5 419 836 \$	4 777 134 \$
Total des dépenses du CGER	82 270 837 \$	78 367 885 \$*
Résultat	6,59 %	6,10 %

* Le ratio 2005-2006 a été réajusté pour tenir compte de la nouvelle présentation concernant les pertes sur cession d'immobilisations corporelles.

COUVERTURE DES COÛTS ADMINISTRATIFS

	2006-2007	2005-2006
Total des dépenses administratives du Centre administratif	5 419 836 \$	4 777 134 \$
Total des revenus de location et des revenus générés par les travaux à taux horaire	67 481 194 \$	63 385 914 \$
Résultat	8,03 %	7,54 %

LE PRIX DE REVIENT DES ATELIERS DE MÉCANIQUE

	2006-2007	2005-2006
Total des coûts imputables aux opérations	27 036 282 \$	25 639 986 \$
Nombre d'heures productives potentielles	416 115	400 215
Résultat	64,97 \$ l'heure	64,07 \$ l'heure

LE COÛT D'EXPLOITATION PAR UNITÉ PONDÉRÉE

	2006-2007	2005-2006
Coût des opérations d'entretien du parc du CGER	34 123 979 \$	32 768 563 \$
Nombre total des unités pondérées	5 235,33*	5 173,59*
Résultat	6 518 \$ par unité pondérée	6 334 \$ par unité pondérée

* Voir l'indicateur concernant le contrôle des coûts d'exploitation.

LES DÉPENSES ADMINISTRATIVES AFFECTÉES AUX OPÉRATIONS

	2006-2007	2005-2006
Dépenses administratives affectées aux opérations	3 275 358 \$	2 972 839 \$
Nombre d'employés des ateliers de mécanique, des bureaux de zone et du Centre d'appels	342,41	328,81
Résultat	9 566 \$ par employé	9 041 \$ par employé

LES DÉPENSES RELATIVES AUX PIÈCES ET AUX RÉPARATIONS EXTERNES

	2006-2007 (\$)	2005-2006 (\$)
Pièces	9 589 195	8 582 705
Réparations externes	3 176 064	3 007 554
Pièces et réparations externes capitalisées	2 825 411	1 902 447
Total	15 590 670	13 492 706

DÉPENSES RELATIVES AUX PIÈCES ET AUX RÉPARATIONS EXTERNES PAR RÉGION

	2006-2007 (\$)	2005-2006 (\$)
Est-de-l'Abitibi	673 257	552 411
Ouest-de-l'Abitibi-Témiscamingue	918 016	1 033 300
Bas-Saint-Laurent	713 610	726 448
Centre-du-Québec	962 964	966 119
Chaudière-Appalaches	1 060 816	993 112
Côte-Nord	598 907	522 378
Estrie	918 268	847 435
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	626 184	600 649
Laurentides-Lanaudière	775 369	705 535
Mauricie	874 724	554 516
Est-de-la-Montérégie	718 447	626 603
Ouest-de-la-Montérégie	694 059	723 453
Montréal	2 495 388	1 542 198
Outaouais	514 549	435 482
Québec	1 911 879	1 618 869
Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau	831 671	697 463
Centre administratif (y compris le Centre d'appels)	302 562	346 735
TOTAL	15 590 670	13 492 706

LE TAUX DE LOCATION DES VÉHICULES ET DES ÉQUIPEMENTS CONNEXES

Une méthode de calcul a également été établie pour déterminer le taux de location pour chaque catégorie de véhicules et d'équipements. Cette méthode tient notamment compte des éléments suivants :

- le coût d'achat;
- la valeur résiduelle;
- les frais liés à l'achat;
- la vie économique du matériel;
- l'intérêt sur l'emprunt;
- les coûts d'entretien et de réparation.
- la préparation du matériel;
- l'immatriculation;
- les assurances;
- les frais d'administration;
- l'identification visuelle;

Une fois tous ces éléments considérés et avant de fixer officiellement le taux de location, le CGER doit comparer ce taux avec ceux du marché.

Les perspectives pour 2007-2008

À l'occasion de son dixième anniversaire en 2007-2008, le CGER poursuivra sensiblement les mêmes objectifs de performance, centrés encore une fois sur les points suivants : la qualité du service à la clientèle, l'augmentation des revenus globaux, l'accroissement de l'expertise, de la compétence et de la mobilisation de son personnel, la compétitivité des tarifs, l'autofinancement, la productivité des ateliers de mécanique, le contrôle des coûts d'exploitation, ainsi que la veille technologique et environnementale.

Pour atteindre les objectifs du gouvernement du Québec en matière de développement durable, le CGER compte contribuer à réduire de 20 %, d'ici 2010, la consommation de carburant du parc gouvernemental en mettant en place différents mécanismes. Il est d'ailleurs à mettre sur pied un projet de télémétrie véhiculaire afin de se doter d'un mécanisme automatisé de capture de données d'utilisation, de consommation de carburant et de performance des véhicules. Le CGER pourra notamment déterminer la surconsommation de carburant et renseigner sa clientèle sur les comportements de conduite de ses usagers en relation avec la gestion des gaz à effet de serre. Par ailleurs, le CGER entamera une démarche afin d'obtenir la certification ISO 14001 relative à la gestion environnementale. Cette certification viendrait s'ajouter à celle qu'il a déjà obtenue, la certification ISO 9001:2000.

En raison de l'évolution rapide des technologies dans l'industrie de l'automobile et des équipements lourds, le défi du CGER pour les prochaines années sera d'être à l'affût des nouveautés dans ce domaine. Il devra s'assurer d'intégrer dans son parc de véhicules des innovations technologiques et des équipements présentant une valeur environnementale, tout en formant adéquatement son personnel sur l'utilisation de ces nouvelles technologies.

Enfin, le CGER entend mettre en place les recommandations formulées dans son plan de marketing. Il veut notamment mieux connaître le profil de sa clientèle cible, revoir ses activités de mise en marché des services et de promotion ainsi que réviser l'ensemble de la tarification. Il compte également poursuivre ses efforts afin d'assurer la satisfaction de sa clientèle actuelle. À cette fin, différents moyens pour sonder l'opinion des clients feront partie d'un processus global de mesure de la satisfaction de la clientèle.

Centre de gestion de l'équipement roulant
Les états financiers 2006-2007

Résultats et excédent - non vérifiés de l'exercice terminé le 31 mars 2007

CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT
États financiers 2006-2007

	2007	2006
REVENUS		
Locations	61 390 430 \$	58 637 900 \$
Réparations	6 090 764	4 748 014
Carburant	10 530 112	10 267 110
Contributions du gouvernement du Québec (note 3)	567 141	793 957
Autres	3 858 264	3 957 447
	82 436 711	78 404 428
FRAIS D'EXPLOITATION (note 4)		
Pièces	14 355 162	13 065 134
Carburant	10 803 645	9 991 788
Salaires et avantages sociaux	14 827 709	14 495 898
Loyers	4 928 617	4 870 200
	44 915 133	42 423 020
FRAIS D'ADMINISTRATION		
Salaires et avantages sociaux	5 573 323	5 474 942
Loyers et entretien d'immeubles	309 073	242 374
Entretien informatique	359 559	167 609
Frais de bureau	253 308	221 072
Télécommunications	493 445	525 650
Déplacements	831 928	838 435
Contrats de service et honoraires professionnels	238 559	182 702
Publicité et marketing	40 779	27 551
Perfectionnement	218 084	193 190
Autres	249 060	187 496
	8 567 118	8 061 021
AMORTISSEMENTS, MOINS-VALUES ET PERTE SUR CESSON		
Amortissement et moins-values du matériel roulant lourd	10 074 482	10 082 167
Amortissement du matériel roulant léger	8 312 980	8 011 371
Amortissement des réservoirs et pompes	225 887	211 274
Amortissement des autres immobilisations corporelles	408 600	397 717
Amortissement et moins-values des actifs incorporels	2 296 489	2 515 081
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	425 056	93 190
	21 743 494	21 310 800
FRAIS FINANCIERS		
Intérêts sur marge de crédit	1 522 816	1 143 562
Intérêts sur dette à long terme	5 354 326	5 283 630
Amortissement des frais d'émission de la dette à long terme	129 490	121 884
Intérêts et frais bancaires	38 460	23 968
	7 045 092	6 573 044
	82 270 837	78 367 885
BÉNÉFICE NET	165 874	36 543
EXCÉDENT au début	227 883	191 340
EXCÉDENT à la fin	393 757 \$	227 883 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

	2007	2006
ACTIF		
Actif à court terme		
Encaisse	778 805 \$	346 746 \$
Débiteurs (note 5)	15 798 926	13 781 802
Stocks (note 6)	2 756 629	2 847 741
Frais payés d'avance	561 069	908 786
Contributions recouvrables du gouvernement du Québec (note 7)	280 000	280 000
	20 175 429	18 165 075
Contributions recouvrables du gouvernement du Québec (note 7)	2 243 308	2 523 308
Immobilisations corporelles (note 8)	127 748 290	117 840 024
Actifs incorporels (note 9)	5 962 345	7 002 073
Frais d'émission de la dette à long terme	527 821	472 311
	156 657 193 \$	146 002 791 \$
PASSIF		
Passif à court terme		
Créditeurs et frais courus (note 11)	9 562 010 \$	8 235 488 \$
Versements sur dette à long terme (note 13)	35 239 207	18 580 746
	44 801 217	26 816 234
Revenus reportés	3 640 037	3 836 449
Contributions reportées du gouvernement du Québec	3 266 713	3 833 854
Avances du Fonds de financement (note 12)	32 199 344	32 693 039
Dette à long terme (note 13)	72 356 125	78 595 332
EXCÉDENT	393 757	227 883
	156 657 193 \$	146 002 791 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.



GÉRARD BRICHAU
Administrateur du Fonds



DENYS JEAN
Sous-ministre des Transports

Flux de trésorerie - non vérifiés de l'exercice terminé le 31 mars 2007

CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT
États financiers 2006-2007

	2007	2006
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net	165 874 \$	36 543 \$
Éléments sans incidence sur les espèces et quasi-espèces		
Amortissement des frais d'émission de la dette à long terme	129 490	121 884
Amortissement et moins-values des immobilisations corporelles	19 021 949	18 702 529
Amortissement et moins-values des actifs incorporels	2 296 489	2 515 081
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	425 056	93 190
Amortissement des revenus reportés	(725 532)	(53 948)
Amortissement des contributions reportées	(567 141)	(793 957)
	20 746 185	20 621 322
Variation des éléments hors caisse liés à l'exploitation		
Débiteurs	(2 017 124)	(881 446)
Stocks	91 112	(180 124)
Frais payés d'avance	347 717	56 454
Contributions recouvrables du gouvernement du Québec	280 000	280 000
Créditeurs et frais courus	1 326 522	(859 674)
Revenus reportés	529 120	3 501 628
	557 347	1 916 838
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	21 303 532	22 538 160
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(31 717 098)	(21 146 957)
Acquisition d'actifs incorporels	(1 256 761)	(201 490)
Produit de cession d'immobilisations corporelles	2 361 827	2 746 780
Flux de trésorerie provenant des activités d'investissement	(30 612 032)	(18 601 667)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Frais d'émission de la dette à long terme	(185 000)	(105 500)
Émission de dette à long terme	30 000 000	20 500 000
Remboursement de la dette à long terme	(19 580 746)	(18 111 888)
Avances du Fonds de financement	(493 695)	(6 298 081)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	9 740 559	(4 015 469)
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE L'ENCAISSE	432 059	(78 976)
ENCAISSE au début	346 746	425 722
ENCAISSE à la fin	778 805 \$	346 746 \$
Intérêts payés au cours de l'exercice financier	5 312 286 \$	5 320 894 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

1. CONSTITUTION ET OBJET

Le Fonds de gestion de l'équipement roulant a été constitué le 1^{er} avril 1998 par la Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., c. M-28). Le Fonds est affecté au financement des activités de gestion de l'équipement roulant.

Les surplus accumulés sont versés au fonds consolidé du revenu aux dates et dans la mesure que détermine le gouvernement.

2. CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers du Fonds ont été préparés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Ces états comprennent des montants fondés sur les meilleurs jugements et estimations de la direction.

Régimes de retraite

La comptabilité des régimes à cotisations déterminées est appliquée aux régimes gouvernementaux interentreprises à prestations déterminées, compte tenu du fait que le Fonds ne dispose pas de suffisamment d'information pour appliquer la comptabilité des régimes à prestations déterminées.

Stocks

Les stocks de pièces et de carburant sont évalués au moindre du prix coûtant et de leur valeur de réalisation nette. Le coût est calculé selon la méthode du coût moyen.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. Le coût peut être constitué du coût direct de la main-d'œuvre capitalisé ainsi que d'autres coûts directs. Elles sont amorties sur leur durée de vie utile selon la méthode de l'amortissement linéaire, aux taux suivants et en tenant compte d'une valeur résiduelle exprimée en pourcentage du coût :

	Durée de vie	Valeur résiduelle
Matériel roulant et équipement lourd	5, 10, 15 ans	12 %, 15 %
Matériel roulant léger	5 ans	20 %
Réservoirs et pompes	3 et 15 ans	-
Outillage	10 ans	-
Équipements informatiques	3 et 5 ans	-
Mobilier de bureau	5 ans	-
Améliorations locatives	5 ans	-

Actifs incorporels

Les actifs incorporels sont comptabilisés au coût. Le coût peut être constitué du coût direct de la main-d'œuvre capitalisé ainsi que d'autres coûts directs. Ils sont amortis sur leur durée de vie utile selon la méthode de l'amortissement linéaire, aux taux suivants :

	Durée de vie	Valeur résiduelle
Logiciels	3 ans	-
Développement informatique	5 ans	-

Notes complémentaires - non vérifiées au 31 mars 2007

CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT
États financiers 2006-2007

2. CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

Frais d'émission de la dette à long terme

Les frais d'émission de la dette à long terme sont reportés et sont amortis sur la durée de la dette en cause, selon la méthode de l'amortissement linéaire.

Revenus et contributions reportées

Les revenus perçus d'avance et les contributions du gouvernement du Québec relatives au financement des immobilisations sont reportés et virés aux revenus selon la même méthode et les mêmes taux que ceux utilisés pour l'amortissement des immobilisations auxquelles ils se rapportent.

3. CONTRIBUTIONS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Les contributions du gouvernement du Québec comprennent un montant de 567 141 \$ (793 957 \$ en 2006) correspondant à l'amortissement des contributions reportées relatives au financement des immobilisations.

	2007	2006
Amortissement des contributions reportées, transfert d'actifs	287 141 \$	513 957 \$
Amortissement des contributions reportées, souffleuses	280 000	280 000
	567 141 \$	793 957 \$

4. FRAIS D'EXPLOITATION

	2007	2006
Pièces		
Stocks au début	2 095 529 \$	2 033 066 \$
Achat de pièces, réparations externes et immatriculation	14 270 836	13 127 597
Stocks à la fin	(2 011 203)	(2 095 529)
	14 355 162 \$	13 065 134 \$
Carburant		
Stocks au début	752 212 \$	634 551 \$
Achat de carburant, entretien et permis pétrolier	10 796 859	10 109 449
Stocks à la fin	(745 426)	(752 212)
	10 803 645 \$	9 991 788 \$

5. DÉBITEURS

	2007	2006
Ministère des Transports	11 381 626 \$	9 750 175 \$
Autres ministères et organismes	1 642 315	1 491 776
Municipalités et autres	2 774 985	2 539 851
	15 798 926 \$	13 781 802 \$

6. STOCKS

	2007	2006
Pièces	2 011 203 \$	2 095 529 \$
Carburant	745 426	752 212
	2 756 629 \$	2 847 741 \$

7. CONTRIBUTIONS RECOUVRABLES DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

	2007	2006
Solde à recevoir, sans intérêt, recouvrable par versements annuels de 280 000 \$, échéant au cours de l'exercice 2018	2 523 308 \$	2 803 308 \$
Encaissements recouvrables au cours du prochain exercice	280 000	280 000
	2 243 308 \$	2 523 308 \$

Les encaissements en capital s'élèveront à 280 000 \$ au cours de chacun des cinq prochains exercices.

8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	2007	2006		
	Coût	Amortissement cumulé	Net	Net
Matériel roulant et équipement lourd ⁽¹⁾	136 320 664 \$	52 391 629 \$	83 929 035 \$	82 277 420 \$
Matériel roulant léger	83 783 536	43 933 484	39 850 052	32 031 987
Réservoirs et pompes	4 072 137	1 736 671	2 335 466	1 985 637
Outils	2 332 643	1 132 027	1 200 616	1 141 214
Équipements informatiques	2 614 284	2 254 806	359 478	293 370
Mobilier de bureau	56 541	44 694	11 847	16 571
Améliorations locatives	208 168	146 372	61 796	93 825
	229 387 973 \$	101 639 683 \$	127 748 290 \$	117 840 024 \$

(1) Du matériel roulant et de l'équipement lourd en cours de conception, pour un montant de 1 559 220 \$ (385 703 \$ au 31 mars 2006), n'ont pas été amortis.

Notes complémentaires - non vérifiées au 31 mars 2007

CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT
États financiers 2006-2007

9. ACTIFS INCORPORELS

	2007		2006
	Coût	Amortissement cumulé	Net
Logiciels	77 884 \$	52 573 \$	25 311 \$
Développement informatique ⁽¹⁾	13 977 964	8 040 930	5 937 034
	14 055 848 \$	8 093 503 \$	5 962 345 \$

(1) Du développement informatique au montant de 1 763 909 \$ (523 820 \$ au 31 mars 2006) n'a pas été amorti.

10. EMPRUNT TEMPORAIRE

Le Fonds dispose d'une autorisation d'emprunt temporaire du ministère des Finances d'un montant maximal de 10 000 000 \$, au taux préférentiel de la Banque du Canada. Les intérêts sont payables le 30 juin et le 31 décembre de chaque année et l'emprunt est renouvelable le 31 mars 2008.

11. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS

	2007	2006
Fournisseurs	6 460 194 \$	4 748 729 \$
Intérêts courus sur la dette à long terme	1 924 916	1 882 877
Taxes de vente	245 656	223 333
Salaires et avantages sociaux	931 244	1 380 549
	9 562 010 \$	8 235 488 \$

12. AVANCES DU FONDS DE FINANCEMENT

Les avances du Fonds de financement du gouvernement du Québec ne peuvent excéder 50 000 000 \$. Le taux d'intérêt quotidien correspond à la moyenne des taux des acceptations bancaires pour un mois, plus une marge de 0,3 %. Les avances ne comportent aucune modalité de remboursement et sont renouvelables le 31 mars 2008.

13. DETTE À LONG TERME

	2007	2006
Fonds de financement du gouvernement du Québec		
Billets portant intérêts à taux fixe, remboursables par versement annuel:		
6,26 %, 1 792 277 \$, échéant le 1 ^{er} octobre 2007, à refinancer	8 514 963 \$	10 307 240 \$
6,422 %, 2 582 567 \$, échéant le 1 ^{er} octobre 2007, à refinancer	8 518 340	11 100 905
5,958 %, 1 299 094 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2010	5 196 375	6 495 468
6,094 %, 1 149 505 \$, échéant le 1 ^{er} octobre 2012	6 897 028	8 046 533
4,8 %, 1 052 601 \$, échéant le 16 juillet 2008	2 105 202	3 157 803
5,031 %, 948 816 \$, échéant le 16 juillet 2009	2 846 447	3 795 263
5,474 %, 782 656 \$, échéant le 16 juillet 2012	4 695 935	5 478 591
5,788 %, 725 583 \$, échéant le 16 juillet 2018	8 706 992	9 432 575
3,878 %, 681 250 \$, échéant le 16 janvier 2008	681 250	1 362 500
4,195 %, 766 400 \$, échéant le 16 janvier 2009	1 532 800	2 299 200
3,418 %, 2 500 000 \$, échéant le 29 novembre 2007	2 500 000	5 000 000
3,844 %, 500 000 \$, échéant le 19 janvier 2009	1 000 000	1 500 000
5,267 %, 1 000 000 \$, échéant le 5 mai 2014	8 000 000	9 000 000
3,937 %, 1 000 000 \$, échéant le 28 avril 2011	9 000 000	10 000 000
4,524 %, 300 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2015	3 900 000	4 200 000
3,893 %, 1 500 000 \$, échéant le 1 ^{er} juin 2009	4 500 000	6 000 000
4,813 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2015	9 000 000	—
4,855 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2016	10 000 000	—
4,151 %, 2 000 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2011	10 000 000	—
	107 595 332	97 176 078
Versements échéant au cours du prochain exercice	35 239 207	18 580 746
	72 356 125 \$	78 595 332 \$

Les montants des versements en capital à effectuer sur la dette à long terme au cours des cinq prochains exercices se détaillent comme suit :

2008	35 239 207 \$
2009	15 024 654
2010	12 705 652
2011	10 256 837
2012	12 957 743

14. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Certains services de soutien administratif et technique fournis par le ministère des Transports, dont la juste valeur ne peut être déterminée au prix d'un effort raisonnable, ne sont pas comptabilisés dans l'état des résultats et de l'excédent. Ces services ont été fournis gratuitement.

En plus des opérations entre apparentés mentionnées précédemment, qui sont comptabilisées à la valeur d'échange, le Fonds est apparenté avec tous les ministères et les fonds spéciaux ainsi qu'avec tous les organismes et entreprises contrôlés directement ou indirectement par le gouvernement du Québec ou soumis soit à un contrôle conjoint, soit à une influence notable commune de la part du gouvernement du Québec. Le Fonds n'a effectué aucune opération commerciale avec ces apparentés autrement que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. Ces opérations ne sont pas mentionnées distinctement dans les états financiers.

15. AVANTAGES SOCIAUX

Régimes de retraite

Les membres du personnel du Fonds participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP), au Régime de retraite des fonctionnaires (RRF) ou au Régime de retraite du personnel d'encadrement (RRPE). Ces régimes interentreprises sont à prestations déterminées et comportent des garanties à la retraite et au décès.

Les cotisations du Fonds imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 790 241 \$ (765 867 \$ en 2006). Les obligations du Fonds envers ces régimes gouvernementaux se limitent à ses cotisations à titre d'employeur.

Vacances et congés de maladie

Les vacances et les congés de maladie du Fonds facturés par le gouvernement du Québec et imputés aux résultats de l'exercice s'établissent à 257 355 \$ (291 159 \$ en 2006).

16. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Contributions recouvrables du gouvernement du Québec

La juste valeur des contributions recouvrables du gouvernement du Québec ne peut être estimée compte tenu de l'absence de marché pour ce type d'actif.

Avances au Fonds de financement

La juste valeur des avances au Fonds de financement est pratiquement identique à la valeur comptable, compte tenu de l'actualisation des flux de trésorerie au cours du marché pour des titres à taux semblables.

Dettes à long terme

Au 31 mars 2007, la juste valeur de la dette à long terme de 107 595 332 \$ (97 176 078 \$ au 31 mars 2006) s'établissait à 111 429 978 \$ (100 986 364 \$ au 31 mars 2006), compte tenu de l'actualisation des flux de trésorerie du cours du marché pour des titres de nature semblable quant à l'échéance et au taux d'intérêt.

Instruments financiers à court terme

Les valeurs comptables des instruments financiers à court terme sont représentatives de leur juste valeur en raison de leur brève échéance.

17. ÉVÈNEMENT SUBSÉQUENT

Subséquent à la fin de l'exercice, le gouvernement du Québec a annoncé au dépôt du budget des dépenses 2007-2008, dans le cadre de la modernisation de l'État, la privatisation de cinq services gouvernementaux, dont le Centre de gestion de l'équipement roulant. Cet événement pourra influencer sur la continuité des opérations de l'entité.



Centre de signalisation

Message du directeur	153
La déclaration de la direction	155
Le rapport de validation de la Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes	157
La présentation de l'organisation	158
Les faits saillants de 2006-2007	160
Les principaux produits et services	163
La clientèle	164
Les relations avec la clientèle	164
La synthèse des résultats 2006-2007	165
Les résultats détaillés 2006-2007	166
Les perspectives pour 2007-2008	174
Les états financiers 2006-2007	175

Pour une sixième année consécutive, le Centre de signalisation a réussi à autofinancer ses activités puisque les revenus ont été de 4 % supérieurs aux dépenses. Les surplus accumulés au fil des ans permettront au Centre d'améliorer sa productivité au moyen d'immobilisations ciblées.

L'année écoulée a vu la confirmation du maintien de la certification ISO 9001 (2000). Le Centre a mis en place un plan d'amélioration continue ambitieux afin de demeurer le chef de file en signalisation routière; il a réalisé l'ensemble des activités prioritaires prévues dans ce plan.

Outre la mise sur pied d'un comité consultatif ayant le mandat de conseiller son directeur et le sous-ministre des Transports, le Centre est fier des faits saillants de l'année 2006-2007. Il a consolidé son équipe de gestion, créé un poste en développement des affaires et amélioré nettement ses façons de faire en ce qui concerne l'exploitation. Ses capacités de gestion de projets en signalisation dynamique sont maintenant reconnues, et des gestes concrets ont été posés en matière de développement durable.

En 2006-2007, l'équipe du Centre a atteint sept de ses huit cibles stratégiques de performance et cinq de ses cibles opérationnelles. En ce qui a trait aux revenus externes, la cible financière de 460 000 \$ a été dépassée de plus de 170 000 \$. Le Centre a connu des succès au chapitre des délais de livraison, dont les résultats atteignent 3 % de plus que les 90 % visés, une augmentation de 7 % par rapport à l'année dernière.

En fin d'année, le Centre s'est donné les moyens de mieux gérer le développement des affaires pour ses principaux produits et services en les regroupant dans cinq lignes d'affaires. Trois lignes d'affaires touchent aux activités dites traditionnelles : les panneaux de signalisation et d'information. Les deux autres lignes d'affaires ont été ajoutées progressivement, soit la location des panneaux à messages variables mobiles (PMVM) et la gestion de projets, notamment en signalisation dynamique.

À la fin mars 2007, il reste encore quelques gestes à poser pour terminer la transition annoncée. Toutefois, le Centre peut, avec un gage de succès quasi assuré, passer à une consolidation de ses activités et de son administration, ce qui constitue le défi de 2007-2008.

Le Centre a fait du chemin depuis qu'il a été transformé, en 2001, en une unité administrative du ministère des Transports sous convention de performance et d'imputabilité.

Les performances que connaît le CSi sont attribuables à l'engagement des employés. L'équipe de direction tient à les remercier de leur contribution. Merci également à nos clients de leur confiance sans cesse renouvelée.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Eric Breton". The signature is fluid and cursive, with the first name "Eric" and the last name "Breton" clearly distinguishable.

ÉRIC BRETON, ingénieur

La déclaration de la direction

Ce document constitue le sixième rapport annuel de gestion du Centre de signalisation. L'information, les résultats et les états financiers du Centre qu'il contient sont sous la responsabilité du directeur et des gestionnaires, cosignataires de cette déclaration. Leur responsabilité porte sur l'exactitude, l'intégralité et la fiabilité des données qui y sont présentées, ainsi que sur la reddition de comptes annuelle quant aux résultats attendus et convenus dans le plan d'action 2006-2007.

La direction du Centre a maintenu, tout au cours de l'exercice financier 2006-2007, des systèmes d'information et des mesures de contrôle qui ont permis d'assurer la réalisation des objectifs fixés dans son plan d'action et sa convention de performance et d'imputabilité.

Par ailleurs, la Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes du ministère des Transports s'est assurée du caractère plausible et de la cohérence de l'information contenue dans le présent rapport annuel, à l'exception de la section portant sur les états financiers 2006-2007. Au terme de son mandat d'examen, elle a produit un rapport de validation.

À notre avis, les données présentées dans le *Rapport annuel de gestion 2006-2007* correspondent à la situation telle qu'elle était au 31 mars 2007.

Le directeur



ÉRIC BRETON, ingénieur

Responsable du service à la clientèle
et du soutien à la gestion



YANNICK LEVESQUE, CMA, MBA

Responsable de la recherche
et développement et du soutien
technique



DENIS CORMIER, ingénieur

Responsable de la production,
de l'approvisionnement et du
système qualité ISO 9001 (2000)



ALAIN VALLÉE, ingénieur

Responsable de la fabrication



DENIS DORION, contremaître

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

Monsieur le Sous-Ministre,

Nous avons procédé à l'examen des résultats, des indicateurs, des données et des explications présentés dans le rapport annuel de gestion du Centre de signalisation pour l'exercice terminé le 31 mars 2007, à l'exception des états financiers du Centre. La responsabilité de l'exactitude, de l'intégralité et de la divulgation de ces informations incombe à sa direction.

Notre responsabilité consiste à évaluer le caractère plausible et la cohérence générale de l'information, en nous basant sur le travail que nous avons réalisé au cours de notre examen. Ce rapport ne constitue pas une vérification.

Notre examen a été fondé sur les normes de l'Institut des vérificateurs internes. Les travaux ont consisté à prendre des renseignements, à utiliser des procédés analytiques, à réviser des calculs, à obtenir des pièces justificatives et à discuter de l'information fournie. Notre examen ne vise pas à vérifier les systèmes de compilation, à évaluer le contrôle interne ni à effectuer des sondages.

Au terme de notre examen, nous concluons que les résultats, les indicateurs, les données et les explications contenus dans le rapport annuel de gestion paraissent plausibles et cohérents.

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

A handwritten signature in blue ink, reading "Louise Boily".

LOUISE BOILY

Québec, octobre 2007

La présentation de l'organisation



Le Centre de signalisation (CSi) est une unité administrative du ministère des Transports (MTQ) régie par une convention de performance et d'imputabilité et qui a l'obligation de rendre compte de ses activités depuis le 1^{er} avril 2001. Son principal client est le MTQ. Le CSi est autorisé à traiter avec l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux et, dans les situations d'urgence, avec tous les organismes publics et privés.

LA MISSION

Le CSi a pour mission de fournir à des clientèles gouvernementales des services et des produits de signalisation routière et d'information tout en améliorant continuellement l'efficacité de ses processus et en instaurant de saines pratiques de développement durable.

VALEURS

Dans la volonté affirmée du CSi de satisfaire ses clientèles et de reconnaître l'importance de son personnel, des valeurs de rigueur, de vigueur et de fierté constitueront ses guides quotidiens.

Le CSi offre des produits et services de qualité, les échéanciers sont respectés, et les prix sont concurrentiels.

ENJEUX STRATÉGIQUES

Le CSi doit devenir un lieu d'expertise de pointe reconnu en matière de signalisation routière et d'information.

Le CSi doit demeurer un chef de file en tant que fournisseur de signalisation routière et d'information.

Le CSi doit augmenter son chiffre d'affaires afin d'appuyer son développement.

LES RESSOURCES HUMAINES

Pour l'exercice financier 2006-2007, le CSi a disposé d'un effectif autorisé de 31 équivalent temps complet. Vingt-trois personnes occupaient un emploi permanent, tandis que huit étaient des travailleurs occasionnels. À la fin de l'année, cette enveloppe d'équivalent temps complet a été pleinement utilisée.

LE COMITÉ CONSULTATIF

Un comité consultatif conseille le sous-ministre des Transports et le directeur du CSi. Il a tenu sa première réunion en septembre 2006; la fréquence des réunions a été établie à deux par année.

Le rôle du comité consultatif est de favoriser une gestion éclairée du CSi. Il donne son avis relativement aux éléments qui composent le plan annuel d'action, notamment en ce qui concerne les divers objectifs, cibles de résultats et indicateurs de performance énoncés. Il fournit également des conseils en ce qui a trait aux attentes des clientèles au regard des produits et services livrés, tout comme il fait connaître les actions du CSi auprès des acteurs importants en signalisation routière.

Outre le directeur et le responsable du service à la clientèle et du soutien à la gestion du CSI, le comité consultatif est composé de cinq membres représentant ses diverses clientèles :

Éric Breton, ingénieur
Directeur du CSI

Louis Ferland, ingénieur
Directeur de l'Estrée
Ministère des Transports

Yannick Lévesque, CMA
Responsable - Service à la clientèle
et soutien à la gestion du CSI

Richard Charpentier, ingénieur
Directeur de la DSEI
Ministère des Transports

Luc Bergeron, ingénieur
Directeur de la Capitale-Nationale
Ministère des Transports

Guy Charbonneau, ingénieur
Directeur - CSP-MRA-Ville
de Montréal

Gabriel Laviolette, ingénieur
Chef du Centre de services de Québec
Ministère des Transports

Les membres sont nommés pour trois ans, et leur mandat ne peut être renouvelé qu'une seule fois, également pour trois ans.

La rencontre de septembre 2006

Lors de la rencontre du 7 septembre 2006, les membres ont tout d'abord été informés de la nature des mandats du comité consultatif. Ils ont aussi reçu de l'information sur la mission et les grandes activités du CSI. Les principaux produits et services ont été présentés.

Par la suite, ils ont été appelés à formuler des commentaires et des remarques sur trois documents stratégiques encadrant la gestion quotidienne du CSI : le plan d'action 2006-2007, le projet de Convention de performance et d'imputabilité 2006 et la *Déclaration de services aux clientèles*.

La rencontre de février 2007

La rencontre du 21 février 2007 visait à présenter aux membres du comité consultatif les projets majeurs que le CSI entend réaliser dans les deux prochaines années. Les commentaires et remarques des membres ont aussi permis de bonifier certains éléments du futur site Internet, du contenu de l'appel d'offres pour l'acquisition d'un progiciel de gestion manufacturière et financière et du projet de relocalisation du CSI.

Les enjeux et le plan d'action 2007-2008 étaient assurément à l'ordre du jour.

La prochaine rencontre du comité consultatif aura lieu en mai 2007.

Les faits saillants de 2006-2007

Après un changement à la direction du CSi, le comité de direction souhaitait effectuer, en 2006-2007, une transition importante sur plusieurs plans. Cette transition visait à consolider de nombreux aspects de l'organisation, notamment en ce qui concerne ses façons de faire et l'offre de produits et services à ses clientèles.

Le CSi a nettement consolidé son équipe de gestion et créé un poste en développement des affaires

Le premier geste posé pour amorcer la transition vers une organisation plus dynamique et plus structurée a consisté à doter quatre postes-clés, dont trois postes de responsables de secteur et un poste de responsable du développement des affaires.

Dès le début d'avril 2006, trois de ces quatre postes étaient occupés : responsable du secteur soutien technique, recherche et développement, responsable du secteur production, approvisionnement et système qualité ISO 9001 (2000) et responsable du développement des affaires (ventes et marketing). Les deux premiers emplois étaient désignés comme une cible opérationnelle dans le plan d'action du CSi.

En octobre 2006, la fonction de contremaître responsable du secteur de l'usine de panneaux de signalisation, occupée de façon intérimaire, a été pourvue de façon permanente.

D'autres actions ont été posées pour stabiliser à moyen terme les capacités de production du CSi. Ce dernier a maintenant accès à trois listes différentes d'ouvriers en mesure d'occuper les emplois disponibles : aide en usine, découpeur et apprêteur. Cette nouvelle façon de faire ajoute de la souplesse à la gestion et limite le nombre de primes pour remplacement d'un emploi mieux rémunéré. D'ailleurs, trois emplois d'apprêteurs permanents ont été pourvus à la fin d'octobre 2006.

Le CSi a franchement amélioré ses façons de faire au chapitre de la production de panneaux de signalisation

En ce qui concerne la production des panneaux de signalisation routière et d'information, le plan d'affaires du CSi indique clairement les cibles à atteindre. Il doit livrer des produits de grande qualité, à des prix compétitifs et à une clientèle exigeant des délais de livraison de plus en plus courts. Pour répondre à ces trois exigences, le CSi a réalisé autant de chantiers pour s'assurer d'avoir en main les informations nécessaires pour gérer ses activités de manière serrée, d'avoir accès à des équipements permettant des gains de productivité et de revoir ses façons de faire en adoptant les meilleures pratiques de l'industrie.

Sur le plan de l'information manufacturière et financière, le constat a vite été fait : en plus d'être dépassés, les logiciels actuellement utilisés ne sont pas en lien. Ils ne permettent pas un accès en direct à des données appuyant la prise de décision. Les principaux fournisseurs de progiciel intégré de gestion manufacturière et financière ont été invités à présenter leurs produits. À la suite de ces présentations, les besoins du CSi ont été précisés dans un appel d'offres. Le fournisseur retenu est connu depuis le 21 mars 2007. Un plan d'action est en préparation afin que la mise en place d'un outil permettant la création d'un tableau de bord de gestion des activités du CSi se fasse de façon harmonieuse.

Autre constat vite réalisé : plusieurs équipements et de la machinerie en place sont désuets; le manque d'investissement dans ce domaine perdure depuis de trop nombreuses années. Les dépenses en réparation augmentent continuellement, et la productivité n'atteint pas le niveau attendu, notamment à cause de la faible polyvalence des outils en place. Un plan d'investissement échelonné sur plusieurs années a été élaboré avec l'objectif de répondre aux besoins de plus en plus pointus d'une clientèle toujours plus variée.

Trois interventions ont permis d'adapter les meilleures pratiques de l'industrie. Les recettes de chacun des procédés de fabrication ont été révisées et dans de nombreux cas, simplifiées. La quantité des stocks pour les principales matières premières a été remise en question; ces quantités varient maintenant dans le temps, selon l'importance des commandes à traiter. Les procédés de fabrication de certains produits à forte intervention humaine ont été examinés; dans quelques cas, la méthode de fabrication a été changée. Par conséquent, certaines tâches confiées à l'équipe de planification de la production ont été attribuées à d'autres personnes.

Le CSi a démontré ses capacités de gestion de projets d'envergure en signalisation dynamique

Dès avril 2006, l'équipe du soutien technique, de la recherche et du développement s'est attaquée à établir avec précision l'offre de services que le CSi entendait soumettre aux unités territoriales du MTQ en matière de gestion de projets d'envergure en signalisation dynamique, par exemple l'installation de panneaux à messages variables sur autoroutes (PMVA). Cette offre de services comprend la prise en charge d'une dizaine de responsabilités permettant de choisir le meilleur fournisseur, de s'assurer du respect des spécifications à l'égard des produits et des installations ainsi que de maintenir, au fil des ans, la fonctionnalité de ces panneaux à messages variables. Pas moins de onze projets ont été réalisés au cours de 2006-2007 ou le seront durant la prochaine année pour cinq directions territoriales.

Outre ces onze projets, le CSi a été mandaté pour prendre en charge le développement et la réalisation de trois autres produits associés à la signalisation dynamique. Il livrera, en mai 2007, une caméra mobile permettant à une direction territoriale de gérer en direct la circulation autour de chantiers importants. Les deux autres projets ont permis de répondre à un objectif opérationnel du plan d'action, soit d'ajouter deux nouveaux produits au catalogue de produits et services du CSi : un logiciel d'alarme contre les intrusions et le vandalisme sur les panneaux à messages variables mobiles (PMVM) et un mécanisme de redémarrage à distance de ces mêmes panneaux, limitant ainsi les temps de déplacement.

Présentement, le CSi prend en charge l'entretien de près de cent PMVM loués aux unités territoriales. Ses deux techniciens en électrotechnique ont été formés pour faire de même avec d'autres panneaux à messages variables fixes. Cette façon de procéder permettra au CSi de s'impliquer dans toutes les étapes d'un projet de signalisation dynamique, de sa conception jusqu'à son maintien en marche. Pour le client, le CSi constitue maintenant un guichet unique en signalisation dynamique.



Le CSi pose des gestes concrets en développement durable

Comme toutes les unités administratives du MTQ, le CSi a été invité à amorcer un virage pour que ses procédés de fabrication contribuent, dans une large mesure, au développement durable. Ainsi, il a déterminé trois domaines qui pourraient avoir des retombées, à court et à moyen terme, sur le développement durable.

Les deux premiers domaines, qui ont fait l'objet de deux indicateurs de performance opérationnels, touchent le contrôle des rejets acides dans les égouts et le recyclage de l'aluminium. En ce qui a trait au troisième domaine, l'objectif vise à trouver de nouvelles idées pour réutiliser la tôle d'aluminium des panneaux de signalisation standards arrivés à leur fin de vie utile.

Les inspecteurs de la Ville de Québec ont constaté que le taux d'acidité des eaux de dégraissage des panneaux de signalisation dépassait les normes acceptables. Une demande de mise à niveau a été acheminée au CSi. Après analyse du problème, le personnel du CSi a découvert une solution permettant d'éliminer à tout jamais les rejets acides. Cette solution avait aussi comme avantage d'éliminer l'utilisation de chromate, considéré comme un produit cancérigène, en plus de réduire grandement la consommation d'eau. Pour le CSi, voilà une contribution tangible au développement durable.

En 2006-2007, le CSi avait pour objectif de faire recycler ou récupérer 75 tonnes métriques d'aluminium (un peu en deçà de la moyenne des dernières années) provenant majoritairement des profilés d'aluminium des panneaux de super-signalisation. Le volume récupéré, soit 241 tonnes métriques, dépasse largement l'objectif fixé. Voilà une autre contribution tangible du CSi au développement durable.

Le prochain pas que le CSi entend faire pour contribuer davantage au développement durable consiste à investir dans un équipement qui permet d'enlever la pellicule des panneaux de signalisation sur tôles d'aluminium afin de les réutiliser pour fabriquer de nouveaux panneaux. Ce dossier, mené en même temps que la préparation des plans d'une nouvelle usine, devrait être terminé pour l'automne 2008. La technologie a été déterminée : on utilisera de puissants jets d'eau. Des équipements destinés à cet usage sont disponibles sur le marché américain.

Les principaux produits et services

Conformément à sa mission, le CSi se spécialise dans la conception, la fabrication et la fourniture de panneaux et de produits de signalisation routière et d'information. Ses produits et services sont maintenant accessibles par catalogue électronique à sa clientèle ministérielle.

Les principaux produits

- Signalisation sur tôle d'aluminium
- Supersignalisation sur profilé d'aluminium
- Signalisation de courte durée sur divers matériaux
- Systèmes de signalisation dynamique de diverses natures : PMVM, panneaux à messages variables latéraux (PMVL) et, sur autoroute PMVA, systèmes intelligents ou STI, supersignalisation dynamique à pentures, etc.
- Structures permanentes de supersignalisation pour les campagnes d'information
- Caméra mobile avec ou sans mât télescopique
- Nombreux autres produits de signalisation



Les principaux services

- Dépannage en situation d'urgence ou suppléance à défaut d'offres de service sur le marché
- Conception et fabrication de produits de signalisation
- Gestion de contrats associés à la signalisation (préparation de devis, gestion d'appels d'offres et gestion de la réalisation)
- Location et entretien de PMVM
- Gestion de garantie et entretien de panneaux de signalisation de toute nature (PMVL, panneaux structuraux communément appelés « bornes d'accueil », etc.)
- Lettrage de véhicules et d'équipements
- Gestion complète de projets de mise à niveau de la signalisation
- Gestion de garantie et d'entretien
- Gestion des routes et circuits touristiques

La clientèle

Le MTQ est sans contredit le principal client du CSi puisqu'il représente, à lui seul, près de 85 % de son chiffre d'affaires annuel. Les 60 centres de services et les 14 directions territoriales de ce ministère sont considérés davantage comme des partenaires que comme des clients. Les nouveaux produits et services viennent répondre à un besoin exprimé par les unités du MTQ afin d'assurer la sécurité sur les routes du Québec.

Le CSi compte également parmi ses clients habituels plusieurs organismes gouvernementaux, dont les principaux sont le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, Tourisme Québec, l'Agence métropolitaine de transport et la Société des traversiers du Québec.

Les relations avec la clientèle

Le Service à la clientèle du CSi entretient constamment des relations avec ses principaux clients. Les deux préposés à la clientèle sont directement responsables des clients qui leur sont désignés. Ils fournissent des informations de base, notent les commandes de panneaux standards et en assurent le suivi. De plus, ils soutiennent leurs clients dans la préparation des spécifications de produits non standards.

Pour une première fois, le CSi a mis sur pied une tournée provinciale afin de rencontrer les représentants en signalisation routière de chacune des directions territoriales du MTQ. Deux principaux objectifs étaient visés : prendre connaissance des besoins et des attentes des clients et présenter les nouveaux produits et services du CSi. Cette tournée provinciale a été un tel succès que l'expérience sera répétée tous les deux ans.

Le CSi a également mis au point un outil d'expression des besoins permettant aux unités territoriales de faire connaître leur volume de travail pour l'année financière 2007-2008. En sachant à l'avance le nombre de panneaux de signalisation commandés et de projets de signalisation dynamique réalisés, le CSi se donne les moyens de mieux planifier sa production et les ressources nécessaires. Cette opération sera dorénavant répétée chaque année.

À la fin de mars 2007, le CSi a mis la dernière main à son site Internet, qui répond aux nouvelles normes de présentation et d'utilisation. Pour le moment, le site est informationnel; il deviendra transactionnel dans les prochains mois.

Le comité de direction s'est penché à quelques reprises sur la *Déclaration de services à la clientèle* afin de préciser les engagements du CSi, notamment en ce qui a trait aux délais de livraison. La version révisée de la Déclaration a été soumise au comité consultatif pour commentaires et remarques. Cet engagement du CSi a été publié lors du lancement du site Internet.

La synthèse des résultats 2006-2007

Thème	Indicateur	Cible	Résultat 2006-2007	Résultat 2005-2006
Thème 1 : Satisfaction du MTQ				
1.1 Maintenir la satisfaction du MTQ	Pourcentage de satisfaction du MTQ	95 %	Sans objet	95 %
Thème 2 : Compétitivité des produits de signalisation				
2.1 Maintenir un haut degré d'attractivité des produits	Pourcentage des produits réguliers livrés dans les délais	90 %	93 %	86 %
2.2 Maintenir un haut degré d'attractivité des produits	Pourcentage des principaux produits dont les prix sont égaux ou inférieurs au marché	90 %	94 %	Nouvel indicateur
Thème 3 : Chiffres d'affaires - autres sources				
3.1 Augmenter les revenus provenant des autres clients	Revenus externes égaux aux revenus 2005-2006	460 000 \$	634 102 \$	460 791 \$
Thème 4 : Utilisation des ressources humaines				
4.1 Maintenir la certification ISO 9001 (2000)	Pourcentage des activités prioritaires réalisées au Plan d'amélioration continue	100 %	100 %	Nouvel indicateur
Thème 5 : Performance opérationnelle de l'usine				
5.1 Augmenter la productivité de l'usine	Pourcentage d'autofinancement	101 %	104 %	109 %
Thème 6 : Performance financière				
6.1 Dégager des sommes pour des projets majeurs d'immobilisation	Utilisation et rodage des données sur le prix de revient	Oui	Oui	Non
Thème 7 : Veille en technologie et sécurité routières				
7.1 Maîtriser le développement de l'expertise sur les tendances en technologie et sécurité routières	Nombre d'intervenants mis en réseau	9	9	9
7.2 Maîtriser le développement de l'expertise sur les tendances en technologie et sécurité routières	Nombre de dossiers produits	2	1	0

Les résultats détaillés 2006-2007

THÈME 1

SATISFACTION DU MTQ

Objectif	Indicateur	Cible	Résultat 2006-2007	Résultat 2005-2006
1.1 Maintenir la satisfaction du MTQ	Pourcentage de satisfaction du MTQ	95 %	Sans objet	95 %

Tous les deux ans, le CSi réalise un sondage sur la satisfaction de sa clientèle. En 2005-2006, il a procédé à son troisième sondage auprès de ses principaux clients, soit les centres de services et les directions territoriales du MTQ. Le taux de satisfaction général atteignait 95 %, se situant bien au-dessus de la cible de 90 % prévue.

Un quatrième sondage sera réalisé en 2007-2008 afin d'obtenir de nouvelles données à ce sujet. Pour ce sondage, la cible de satisfaction a été augmentée à 95 % afin d'amener le CSi à relever de nouveaux défis dans le domaine du service à la clientèle.

THÈME 2

COMPÉTITIVITÉ DES PRODUITS DE SIGNALISATION

Objectif	Indicateur	Cible	Résultat 2006-2007	Résultat 2005-2006
2.1 Maintenir un haut degré d'attractivité des produits	Pourcentage des produits réguliers livrés dans les délais	90 %	93 %	86 %

Au cours des années financières 2004-2005 et 2005-2006, le CSi avait établi à 90 % la cible concernant le pourcentage de produits réguliers livrés dans les délais. Les résultats se sont situés en dessous des attentes, avec respectivement 84 % et 86 %. En 2003-2004, ils dépassaient de 4 % la cible, qui avait été fixée à 80 %. Le défi était alors beaucoup moins exigeant qu'en 2006-2007, où l'objectif à atteindre est demeuré à 90 %.

En 2006-2007, le CSi a renoué avec le succès : les délais de livraison ont été respectés dans 93 % des cas, une augmentation de 7 % par rapport à l'année précédente.

Pour cet indicateur, on considère seulement les données portant sur les délais de livraison des panneaux de supersignalisation et ceux des panneaux normalisés (panneaux ayant trait à la norme de sécurité routière, communément appelée « NSR »). Ces deux types de panneaux représentent la très grande majorité du volume produit.

Globalement, le CSi a reçu plus de 2 180 commandes pour les 29 955 panneaux de signalisation retenus pour cet indicateur. Seulement 2 121 panneaux ont été livrés hors délais. Les résultats pour tous les mois dépassaient la cible, sauf février et mars 2007.

Pour les panneaux sur tôle d'aluminium, le CSi a reçu 2 106 commandes de ses clients, ce qui implique la livraison de 29 542 panneaux; les délais de livraison ont été respectés dans 93 % des cas. Les données sur les délais de livraison des panneaux standardisés constituent 98 % de l'indicateur.

Le dernier 2 % représente la production de 413 panneaux de supersignalisation. Dans ce cas, le CSi n'a pas été en mesure d'atteindre des résultats satisfaisants. Des moyens ont été pris dès janvier 2007 pour corriger la situation.

Le problème du respect des délais de livraison pour les panneaux de supersignalisation a forcément été inscrit comme action prioritaire au Plan d'amélioration continue du CSi.

Objectif	Indicateur	Cible	Résultat 2006-2007	Résultat 2005-2006
2.2 Maintenir un haut degré d'attractivité des produits	Pourcentage des principaux produits dont les prix sont égaux ou inférieurs au marché	90 %	94 %	Nouvel indicateur

Dans son plan d'action 2006-2007, le CSi a restructuré son indicateur sur le balisage des prix pour le rendre plus exigeant. Cette restructuration visait à établir une comparaison entre les prix des cinq principaux types de produits du CSi avec les prix proposés à des villes québécoises importantes ou payés par les autres provinces canadiennes. Ces cinq types de produits couvrent, année après année, la très grande majorité de la production du CSi.

Pour cet exercice, le volume de vente de chacun de ces cinq types de produits, leurs poids relatifs, a été retenu pour bien refléter leur importance respective par rapport à l'ensemble des produits. Ainsi, les panneaux normés sur tôle d'aluminium avec pellicule de type 1 représentent 86 % du total des produits vendus, tandis que ceux avec pellicule de type 3 et de type 7 correspondent à 5 % et à 6 % respectivement. Les deux autres types de produits, soit les panneaux normés sur profilé d'aluminium avec pellicule de type 3 et les panneaux normés sur contreplaqué avec pellicule de type 1, constituent des quantités négligeables, c'est-à-dire 2 % et 1 % respectivement.

Pour l'année budgétaire 2006-2007, la cible a été fixée à 90 %. Comme par les années passées, le CSi a fait appel à différents intervenants et partenaires reconnus dans le domaine de la signalisation routière pour tenter d'obtenir l'information nécessaire à l'étalonnage de ses divers produits. Malgré les efforts de toutes ces personnes, force est de constater que ces informations demeurent toujours difficiles à obtenir. En effet, les fournisseurs du secteur privé ne disposent généralement pas d'un catalogue de produits avec des prix fermes. De plus, leur réponse aux appels d'offres dépend d'un bon nombre de critères difficiles à évaluer. Des données ont tout de même été obtenues de la part de deux villes québécoises importantes et de six autres provinces canadiennes. Le tableau présenté ci-après présente la compilation de ces données.

BALISAGE DES PRIX DE VENTE POUR LES PRODUITS LES PLUS POPULAIRES

Villes		Provinces		Moyenne générale	Écart du CSi par rapport au marché (%)	Atteinte de l'objectif	% des produits ≤ prix du marché
Nombre de soumissions	Moyenne (au mètre ²)	Nombre de provinces	Moyenne (au mètre ²)	Provinces et villes (au mètre ²)	En plus ou en moins	Oui/Non	En pourcentage
Panneaux normés sur tôle d'aluminium, pellicule de type 1							
6	68,25 \$	6	107,21 \$	85,21 \$	- 24,2 %	Oui	86 %
Panneaux normés sur tôle d'aluminium, pellicule de type 3							
5	85,83 \$	6	148,67 \$	113,91 \$	- 6,3 %	Oui	5 %
Panneaux normés sur tôle d'aluminium, pellicule de type 7							
4	129,27 \$	2	169,24 \$	136,31 \$	+ 15,8 %	Non	-
Panneaux normés sur profilé d'aluminium, pellicule de type 3							
0	-	5	249,35 \$	249,35 \$	-10,8 %	Oui	2 %
Panneaux normés sur contreplaqué, pellicule de type 1							
0	-	5	121,67 \$	121,67 \$	-102,8 %	Oui	1 %
Total							94 %

Pour quatre types de produits, les prix de vente du CSi sont inférieurs à ceux payés par les villes québécoises et les autres provinces canadiennes. Pour les panneaux normés sur tôle d'aluminium avec pellicule de type 1, l'écart est de 24 % en faveur du CSi. Les données proviennent de douze sources différentes. Quant aux mêmes panneaux, mais avec une pellicule de type 3, l'écart est relativement peu important, soit 6 % en faveur du CSi. Dans ce cas, les données viennent de onze sources. De plus, selon des données provenant essentiellement de cinq provinces, le CSi performe bien en ce qui concerne les panneaux normés sur profilé d'aluminium et sur contreplaqué. Avec un total de 94 %, on peut considérer que la cible de 2006-2007 est atteinte.

En ce qui concerne les panneaux normés sur tôle d'aluminium avec pellicule de type 1, qui constituent 86 % du total des produits normés vendus, il est possible de comparer les prix du CSi avec ceux payés par les villes et les provinces, étant donné la quantité d'informations obtenues. La moyenne du prix de vente du CSi pour des tôles de deux épaisseurs différentes est de 68,99 \$. Pour le même type de panneaux, la moyenne du prix payé par deux villes québécoises est de 68,25 \$ et celle des six provinces s'élève à 107,21 \$. Les prix du CSi équivalent à ceux obtenus par les villes à la suite des appels d'offres lancés auprès du secteur privé.

THÈME 3

CHIFFRE D'AFFAIRES : AUTRES SOURCES

Objectif	Indicateur	Cible	Résultat 2006-2007	Résultat 2005-2006
3.1 Augmenter les revenus provenant des autres clients	Revenus externes égaux aux revenus 2005-2006	460 000 \$	634 102 \$	460 791 \$

Le tableau ci-dessous présente les données sur les revenus provenant du MTQ et de plusieurs autres sources. Ces données concernent les revenus internes versus les revenus externes.

RÉPARTITION DES REVENUS PAR LIGNES D'AFFAIRES ET CLIENTÈLE

Lignes d'affaires	MTQ (\$)	Autres ministères (\$)	Organismes gouvernementaux (\$)	Municipalités (\$)	Entreprises privées (\$)	Total (\$)
Panneaux sur tôle d'aluminium	1 375 649	58 544	34 608	5 415	1 807	1 476 023
Panneaux sur profilé d'aluminium	1 344 025	-	1 436	18 850	-	1 364 311
Panneaux d'information sur divers matériaux	1 073 488	44 198	27 298	7 303	3 289	1 155 576
Location de PMVM	900 193	-	6 665	-	-	906 858
Gestion de projets en signalisation dynamique et circuits touristiques régionaux	719 401	-	264 868	-	-	984 269
Produits divers	274 274	63 475	96 346	-	-	434 095
Total	5 687 030	166 217	431 221	31 568	5 096	6 321 132

Pour cet exercice financier, le CSi a établi sa cible à 460 000 \$ en ce qui a trait à l'importance des revenus provenant des ministères et organismes ainsi que des organisations autres que le MTQ. Les revenus externes comprennent ceux obtenus des activités faisant partie des cinq principales lignes d'affaires du CSi ainsi que ceux des produits divers.

Répartition des ventes à la clientèle externe	2006-2007 (\$)	2005-2006 (\$)
Autres ministères	166 217	331 062
Organismes gouvernementaux	431 221	120 852
Municipalités	31 568	8 298
Entreprises privées	5 096	579
TOTAL	634 102	460 791

Grâce à des efforts consentis en matière de développement des affaires, les revenus provenant des autres sources ont dépassé 634 000 \$ (6 321 132 \$ moins 5 687 030 \$), un gain de plus de 170 000 \$ par rapport à l'année précédente.

À remarquer que le total des chiffres d'affaires obtenus des autres ministères et organismes gouvernementaux a connu, en 2006-2007, une augmentation de plus de 140 000 \$ par comparaison avec l'année précédente.

THÈME 4

UTILISATION DES RESSOURCES HUMAINES

Objectif	Indicateur	Cible	Résultat 2006-2007	Résultat 2005-2006
4.1 Maintenir la certification ISO 9001 (2000)	Pourcentage des activités prioritaires réalisées au Plan d'amélioration continue	100 %	100 %	Nouvel indicateur

Au printemps 2006, le CSi a mis à jour le Plan d'amélioration continue de ses processus opérationnels, plan qui fait toujours l'objet d'un suivi à chaque réunion mensuelle du comité de direction.

Pour l'année 2006-2007, 48 activités ont été jugées prioritaires et se devaient d'être réalisées. Puisque la prochaine date d'audition externe a été reportée à une période d'activité moins achalandée, c'est-à-dire au printemps à la place de l'automne, six activités se termineront maintenant en 2007-2008. Les 42 autres activités ont été traitées dans les échéances prévues : le personnel du CSi a cerné des problématiques, a pris des actions et en a mesuré les résultats.

Près de 60 % (25 sur 42) des activités réalisées touchaient le fonctionnement de l'usine de fabrication de panneaux du CSi. Dans ces cas, les changements apportés visaient à améliorer la qualité des produits, à mieux respecter les délais de livraison et à rechercher des gains de productivité. Plus de 25 % (11 sur 42) des activités mises au programme d'amélioration continue ont visé à mieux cerner les activités touchant la gestion du fonctionnement. En 2007-2008, le CSi poursuivra sur sa lancée en ciblant de nouvelles activités prioritaires à réaliser pour devenir une entreprise de plus en plus performante.

Dans le même ordre d'idées, le Bureau de normalisation du Québec a examiné les processus opérationnels du CSi au regard de leur conformité à la norme ISO 9001 (2000). Cet examen a mis en évidence quelques lacunes que le CSi s'est empressé de corriger. Après avoir été informé des mesures prises par le CSi, le Bureau de normalisation du Québec a confirmé, en novembre 2006, le maintien de la certification ISO 9001 (2000).

THÈME 5

PERFORMANCE OPÉRATIONNELLE DE L'USINE

Objectif	Indicateur	Cible	Résultat 2006-2007	Résultat 2005-2006
5.1 Augmenter la productivité de l'usine	Pourcentage d'autofinancement	101 %	104 %	109 %

Pour le présent exercice financier et pour une sixième année consécutive à titre d'unité administrative du MTQ sous convention de performance et d'imputabilité, le CSi a autofinancé pleinement ses activités. Selon les états financiers, les revenus totaux ont été de 6 765 474 \$, alors que les dépenses se sont chiffrées à 6 502 483 \$. Avec un surplus financier de 262 991 \$, le degré d'autofinancement atteint donc 104 %. Ce résultat permet également d'atteindre une cible opérationnelle quant au dégagement de surplus financiers. Des actions en développement d'affaires, notamment au chapitre de la signalisation dynamique, ont permis d'atteindre à nouveau l'autofinancement requis par la Convention.

Les revenus de plus de 5 687 000 \$ rapportés par un seul client, le MTQ, constituaient 84 % du chiffre d'affaires du CSi en 2006-2007. Ce dernier réalise des activités dans cinq principales lignes d'affaires générant la très grande majorité de ses revenus annuels. Certes, une certaine partie de ces revenus proviennent d'activités connexes à ses lignes d'affaires principales.

RÉPARTITION DES REVENUS PAR LIGNES D'AFFAIRES

Lignes d'affaires	Produits/Services	Revenus (\$)	Revenus (%)
Panneaux sur tôle d'aluminium	Signalisation routière selon les normes ou pour des besoins spéciaux	1 476 023	23
Panneaux sur profilé d'aluminium	Supersignalisation routière	1 364 311	22
Panneaux d'information sur divers matériaux	Campagnes annuelles ou spéciales d'information sur le réseau	1 155 576	18
Location de PMVM	Gestion de la circulation sur le réseau	906 858	14
Gestion de projets	Signalisation dynamique (PMVA et PMVL) et circuits touristiques régionaux	984 269	16
Sous-total		5 887 037	93
Produits divers	Bornes d'accueil, panneaux village-relais, etc.	434 095	7
Total		6 321 132	100

Des revenus d'autres sources (principalement le recyclage d'aluminium récupéré) représentent une somme de 444 342 \$. Bien qu'ils ne soient pas considérés comme une ligne d'affaires à proprement parlé, ils font augmenter les revenus totaux à 6 765 474 \$.

Au fil des ans, le CSi a graduellement augmenté à cinq le nombre de ses principales lignes d'affaires. Ces cinq lignes d'affaires ont produit, en 2006-2007, 93 % de ses revenus.

Durant les premières années d'exploitation du CSi à titre d'unité administrative sous convention de performance et d'imputabilité, toutes les activités étaient concentrées autour de la fabrication de panneaux de signalisation routière ou d'information, soit des activités réalisées dans l'usine. En 2006-2007, ces trois lignes d'affaires, dites traditionnelles, ont généré 63 % des revenus du CSi : 23 % pour les panneaux sur tôle d'aluminium, 22 % pour les panneaux sur profilé d'aluminium et 18 % pour les panneaux d'information sur divers matériaux. La répartition entre ces trois lignes d'affaires est à peu près égale, ce qui permet de diminuer la vulnérabilité devant une baisse épisodique des commandes dans l'une ou l'autre de ces lignes d'affaires.

Deux nouvelles lignes d'affaires ont été progressivement ajoutées, d'une part, pour varier les sources de revenus et, d'autre part, pour offrir des services à valeur ajoutée, notamment aux unités territoriales du MTQ. En 2006-2007, ces deux lignes d'affaires axées essentiellement sur des services professionnels ont rapporté 30 % des revenus du CSi : 14 % pour la location de PMVM et 16 % pour la gestion de projets en signalisation dynamique (PMVA, PMVL) et des circuits touristiques proposés dans plusieurs régions du Québec. La mise en place de ces deux lignes d'affaires permet au CSi de varier ses sources de revenu et d'augmenter graduellement son chiffre d'affaires et ses marges bénéficiaires.

Les lignes d'affaires actuelles du CSi sont clairement en lien avec les trois enjeux stratégiques du Plan d'affaires 2007-2010, soit de devenir un lieu d'expertise de pointe reconnu, de demeurer un chef de file en tant que fournisseur en signalisation et d'augmenter son chiffre d'affaires en appui à son développement.

THÈME 6

PERFORMANCE FINANCIÈRE

Objectif	Indicateur	Cible	Résultat 2006-2007	Résultat 2005-2006
6.1 Dégager des sommes pour des projets majeurs d'immobilisation	Utilisation et rodage des données sur le prix de revient	Oui	Oui	Non

Malgré des efforts importants déployés en début d'année pour acquérir et installer un progiciel de gestion manufacturière et financière répondant réellement aux besoins et attentes du CSi, il est vite devenu évident que la mise en place du progiciel retenu ne pouvait pas être terminée pour la fin de l'année budgétaire 2006-2007. En effet, le processus d'appel d'offres s'est avéré plus lourd que prévu compte tenu de la nature des besoins et des attentes du CSi ainsi que du nombre de personnes concernées, tant au MTQ qu'au Centre de services partagés du Québec. L'installation du progiciel, qui implique notamment la réalisation d'un banc d'essais, devrait se terminer au plus tard au printemps 2007 afin que le système soit pleinement opérationnel pour l'automne 2007.

Devant cette situation et, surtout, devant l'urgence d'avoir en main des données permettant de se doter d'une information de gestion de qualité, le CSi a conçu, en cours d'année, un système informatique maison afin de pouvoir évaluer avec précision, selon des temps standards, le prix de revient de la grande majorité de ses produits. À l'aide de cet outil, le CSi gère maintenant ses coûts de production et peut prendre des décisions éclairées quant à la détermination de ses prix de vente par rapport à ceux du marché.

Tout au long de la mise au point de l'outil, des hypothèses ont été établies et des méthodes d'imputation des coûts ont été élaborées, en tenant compte des méthodes déjà utilisées, mais surtout afin de demeurer compétitif dans le marché de la signalisation. L'examen de l'ensemble des résultats a permis de fixer les coûts standards les plus appropriés pour chacun des types de produits.

L'outil est évolutif, c'est-à-dire qu'il peut s'adapter aux différentes situations. Il servira donc à fournir des informations précieuses qui faciliteront la mise en place du nouveau progiciel au cours de la prochaine année budgétaire.

THÈME 7

VEILLE EN TECHNOLOGIE ET SÉCURITÉ ROUTIÈRES

Objectif	Indicateur	Cible	Résultat 2006-2007	Résultat 2005-2006
7.1 Maîtriser le développement de l'expertise sur les tendances en technologie et sécurité routières	Nombre d'intervenants mis en réseau	9	9	9

Lors de son exercice annuel de balisage des prix de vente, le CSi communique avec les personnes qui, dans les neuf autres provinces canadiennes, sont responsables de l'approvisionnement en panneaux de signalisation routière et de la fabrication de ces mêmes panneaux. La plupart d'entre elles ont fourni des données pour le balisage 2006-2007.

De plus, le CSi participe actuellement à un groupe de réflexion sur l'opportunité et la faisabilité de mettre en place un programme de mise à niveau des panneaux de signalisation routière. La problématique étudiée est la suivante : la signalisation sur les routes du Québec est vieillissante et doit être progressivement renouvelée. Avec l'arrivée sur le marché de matériaux plus performants, surtout en ce qui a trait aux pellicules rétro réfléchissantes, une mise à niveau concernant la signalisation de danger et de prescription est souhaitée.

En 2006-2007, la contribution du CSi à ce groupe de réflexion a été de réaliser une étude de balisage sur les types de pellicules utilisées par les autres provinces pour la signalisation de danger et de prescription.

Objectif	Indicateur	Cible	Résultat 2006-2007	Résultat 2005-2006
7.2 Maîtriser le développement de l'expertise sur les tendances en technologie et sécurité routières	Nombre de dossiers produits	2	1	0

Au cours de l'année 2006-2007, le CSi n'a pas été en mesure de produire un plan de veille technologique malgré l'arrivée d'un responsable du secteur du soutien technique, recherche et développement. La très grande majorité du temps disponible a été consacré à la réalisation de plusieurs projets technologiques.

Néanmoins, le CSi a pu inventorier les sites et répertoires portant sur les systèmes de signalisation dynamique et sur les systèmes de gestion de la circulation. Pour permettre à ses clients ministériels et, éventuellement, à ses clients externes d'avoir accès à ces informations, le CSi a prévu inclure, dans son site Internet, une rubrique traitant de la veille technologique. L'inventaire des sites et répertoires, qui est le premier dossier publié en veille technologique, a été mis en ligne au printemps 2007 lors du lancement du site Internet du CSi.

Le CSi entend se servir de son site Internet pour publier annuellement deux documents portant sur les avancées technologiques en matière de systèmes de signalisation dynamique et de systèmes de gestion de la circulation.

Pour relever un défi encore plus exigeant, le CSi a ajouté sept cibles opérationnelles dans son plan d'action 2006-2007. Les résultats ont été positifs dans cinq cas et négatifs dans deux autres cas.

Les faits saillants présentés au début de ce document font état de quatre des cinq indicateurs opérationnels dont les cibles ont été atteintes par le CSi. Voici un rappel des résultats : deux nouveaux produits ont été rendus disponibles en signalisation dynamique, deux postes ont été pourvus rapidement au sein de l'équipe de gestion, le nombre visé de tonnes métriques d'aluminium récupéré a été largement dépassé, et les rejets d'acide hors normes ont été pleinement contenus. Les résultats de l'autofinancement du CSi ont permis d'atteindre la cible opérationnelle relative au dégagement de surplus financiers.

Par contre, deux cibles opérationnelles n'ont pas été atteintes. En premier lieu, le processus visant à contrôler la conformité des produits n'a pas été mis en place. En deuxième lieu, la proportion du chiffre d'affaires provenant du MTQ a été de 300 000 \$ plus basse que la cible de 6 millions de dollars prévue.

Les perspectives pour 2007-2008

Au cours de l'année budgétaire 2006-2007, le CSi s'était donné comme objectif d'opérer une transition dans ses façons de faire et de penser. Il possède maintenant les moyens pour être plus en contrôle de sa production et de son administration en plus de disposer des ressources humaines, matérielles et informationnelles pour augmenter sa productivité. L'année 2007-2008 sera axée sur la consolidation; elle visera à harmoniser le développement des affaires, la production et l'administration. Bref, le CSi s'attaquera à atteindre les objectifs stratégiques découlant de son Plan d'affaires 2007-2010.

Dans la foulée de ce Plan d'affaires, la nouvelle Convention de performance et d'imputabilité, accompagnée d'une Entente de gestion avec le Conseil du trésor, recevra l'approbation des autorités compétentes. Les autres mécanismes de suivi et de reddition de comptes seront modifiés en conséquence.

Le grand projet sera le déménagement du CSi et, par le fait même, de son personnel, des équipements et des matières premières. Des tableaux de bord offrant une information de gestion de qualité seront rendus disponibles grâce à l'utilisation du nouveau progiciel de gestion intégrée. La réflexion sur la mise en place progressive du Programme de rénovation de la signalisation de destination devrait se poursuivre pour assurer, une fois terminée, un flot continu de commandes de la part des unités territoriales du MTQ.

En ce qui concerne le fonctionnement du CSi, l'accent sera mis sur la simplification des façons de faire. Des efforts importants seront engagés pour s'assurer qu'il dispose en tout temps des compétences permettant de répondre adéquatement aux plus hautes exigences de ses clients.

Le CSi doit maintenir sa réputation de chef de file en tant que fournisseur de signalisation routière et d'information. Il doit être reconnu comme un lieu d'expertise de pointe dans son domaine. Le chiffre d'affaires doit augmenter année après année. Bref, encore une année de défis se pointe à l'horizon pour l'équipe du CSi.

Centre de signalisation
Les états financiers 2006-2007

Bilan non consolidé - non vérifié au 31 mars 2007

CENTRE DE SIGNALISATION
États financiers 2006-2007

	2007	2006
ACTIF		
Actif à court terme		
Encaisse	901 864 \$	351 030 \$
Comptes clients	865 200	1 610 741
Stocks (notes 2 et 3)	1 563 475	1 797 397
Frais reportés (note 5)	1 700 579	-
Total actif à court terme	5 031 118	3 759 168
IMMOBILISATIONS		
Immobilisations (notes 2 et 4)	2 965 586	2 582 604
Amortissement cumulé	(1 348 080)	(1 143 564)
Immobilisations nettes	1 617 506	1 439 040
Frais reportés (note 5)	-	1 480 951
Total de l'actif	6 648 624	6 679 159
PASSIF ET AVOIR		
Passif à court terme		
Comptes fournisseurs	2 374 317	1 808 238
Salaires et avantages sociaux à payer (note 7)	19 201	10 035
Revenus différés (note 6)	238 804	889 174
Versement sur dette à long terme (note 12)	230 537	218 401
Total passif à court terme	2 862 859	2 925 848
Dû au Fonds consolidé du revenu (note 8)	1 200 822	1 200 822
Dette à long terme (note 12)	775 183	1 005 720
Surplus accumulé	1 809 760	1 546 769
Total du passif et de l'avoir	6 648 624 \$	6 679 159 \$



Éric Breton
Administrateur du Fonds
Directeur du Centre de signalisation



Denys Jean
Sous-ministre des Transports

État des résultats non consolidé - non vérifié de l'exercice terminé le 31 mars 2007

	2007	2006
VENTES		
Panneaux de signalisation et d'information	3 974 843 \$	4 425 931 \$
Coût du transport perçu sur les ventes	14 687	15 602
Divers autres produits de signalisation	316 299	273 333
Total des ventes	4 305 829	4 714 866
COÛT DES MARCHANDISES VENDUES		
Produits finis – début de période	347 456	735 780
Coût des produits fabriqués (annexe A)	3 603 687	3 211 486
Coût des produits disponibles pour la vente	3 951 143	3 947 266
Produits finis – fin de période	345 453	347 456
Coût des marchandises vendues	3 605 690	3 599 810
Bénéfice brut	700 139	1 115 056
FRAIS D'EXPLOITATION		
Frais de livraison	101 941	101 249
Frais d'entretien des équipements loués	20 717	20 803
Total des frais d'exploitation	122 658	122 052
FRAIS D'ADMINISTRATION		
Salaires et avantages sociaux	386 694	329 881
Frais d'occupation	59 039	110 539
Frais de déplacement et de représentation	16 535	6 510
Frais de télécommunications	23 562	19 573
Honoraires professionnels	242 010	270 038
Dépenses de bureau	34 334	19 996
Frais financiers	50 376	6 576
Frais du réseau d'affichage	-	283
Amortissement des autres immobilisations	25 611	39 057
Total des autres frais	838 161	802 453
Autres revenus	2 459 645	1 620 196
Autres frais	1 615 189	1 386 118
Autres revenus nets	844 456	234 078
Autres pertes (note 13)	320 785	-
Bénéfice net	262 991 \$	424 629 \$

État du surplus accumulé non consolidé - non vérifié au 31 mars 2007

CENTRE DE SIGNALISATION
États financiers 2006-2007

	2007	2006
Surplus accumulé de l'exercice	1 546 769 \$	1 122 140 \$
Surplus de l'exercice	262 991	424 629
Surplus accumulé	1 809 760 \$	1 546 769 \$

Flux de trésorerie non consolidés - non vérifiés de l'exercice terminé le 31 mars 2007

	2007	2006
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net	262 991 \$	424 629 \$
Éléments ne modifiant pas les liquidités		
Amortissement des immobilisations	204 516	333 128
	204 516	333 128
Variation des éléments hors caisse liés à l'exploitation		
Diminution (Augmentation) des débiteurs	745 541	(157 038)
Diminution (Augmentation) des stocks	233 922	(310 791)
Diminution (Augmentation) des frais payés d'avance	-	6 009
Diminution (Augmentation) des frais reportés	(1 700 579)	-
Augmentation (Diminution) des créditeurs	(293 526)	1 284 663
	(1 014 642)	822 843
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'EXPLOITATION	(547 135)	1 580 600
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Dispositions (Acquisitions) d'immobilisations	(382 982)	(690 857)
Diminution (Augmentation) de frais reportés	1 480 951	(1 446 267)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT	1 097 969	(2 137 124)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Émission dette à long terme	-	1 005 720
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT	-	1 005 720
AUGMENTATION (DIMINUTION) DES ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES	550 834	449 196
ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES AU DÉBUT DE L'EXERCICE	351 030	(98 166)
ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES À LA FIN DE L'EXERCICE	901 864 \$	351 030 \$

1. CONSTITUTION ET OBJET

Le CSi est devenu une unité sous convention de performance et d'imputabilité depuis le 1^{er} avril 2001. À cette date, il acquérait les actifs qu'il utilisait alors comme unité du MTQ en contrepartie d'un financement par le Fonds consolidé du revenu. L'exercice 2001-2002 a été son premier exercice financier. Le CSi exploite le Fonds pour la vente de biens et services du MTQ constitué le 1^{er} avril 2001. Sa vocation est d'assurer la disponibilité de panneaux de signalisation et d'autres accessoires connexes. Il fournit différents services inhérents à son domaine d'activité au MTQ, à d'autres ministères et organismes gouvernementaux ainsi qu'à des clients externes en situation d'urgence. Depuis le 1^{er} avril 2006, le gouvernement a approuvé l'ajout du réseau de parcs routiers au Fonds pour la vente de biens et services du MTQ, mais cet ajout n'est pas consolidé dans les présents états financiers. Cependant, aux fins de présentation des comptes publics, les états financiers du CSi sont consolidés avec ceux de la Direction des parcs routiers, deuxième utilisateur du Fonds pour la vente de biens et services du MTQ.

2. CONVENTIONS COMPTABLES

Le CSi utilise la méthode de comptabilité d'exercice pour inscrire ses opérations. Les états financiers ont été préparés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Stocks

Le coût des produits fabriqués est évalué selon la méthode du coût complet. Les stocks de matières premières et de fournitures diverses sont évalués au plus bas du coût ou de la valeur de remplacement. Les produits en cours et les produits finis sont évalués au plus bas du coût ou de la valeur de réalisation nette. Les travaux en cours sont évalués aux coûts engagés à la date des états financiers.

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût d'origine et amorties selon la méthode présentée ci-dessous :

Équipement spécialisé	Linéaire	10 ans
Panneaux à messages variables	Linéaire	7 ans
Équipement de bureau	Linéaire	5 ans
Améliorations locatives	Linéaire	5 ans
Développement informatique	Linéaire	3 ans
Équipement informatique	Linéaire	3 ans

Notes aux états financiers non consolidés – non vérifiés au 31 mars 2007

Régimes de retraite

La comptabilité des régimes à cotisations déterminées est appliquée aux régimes gouvernementaux interentreprises à prestations déterminées, étant donné que le Fonds ne dispose pas de suffisamment d'information pour appliquer la comptabilité des régimes à prestations déterminées.

3. STOCKS

Les stocks comprennent les éléments suivants :

DESCRIPTION	2007	2006
Matières premières	863 940 \$	1 048 819 \$
Produits en cours	311 643	337 940
Produits finis	345 453	347 456
Fournitures diverses	42 439	63 182
TOTAL	1 563 475 \$	1 797 397 \$

4. IMMOBILISATIONS

DESCRIPTION	Coût	Amortissement accumulé	2007 Valeur nette	2006 Valeur nette
Équipement spécialisé	147 276 \$	30 979 \$	116 297 \$	33 900 \$
Panneau à messages variables	2 567 262	1 120 991	1 446 271	1 343 782
Équipement de bureau	12 848	11 143	1 705	4 274
Développement informatique	15 462	15 462	-	-
Équipement informatique	171 749	139 679	32 070	25 723
Améliorations locatives	50 989	29 826	21 163	31 361
TOTAL	2 965 586 \$	1 348 080 \$	1 617 506 \$	1 439 040 \$

5. FRAIS REPORTÉS

Les frais reportés représentent des frais engagés par le CSi au 31 mars 2007 pour la fabrication et l'installation de panneaux de signalisation dans le contexte de contrats relatifs à la signalisation de circuits touristiques. Ils correspondent également au coût des contrats concernant le projet de remplacement des lampes des feux de signalisation. Les revenus provenant de ces contrats seront réalisés au cours du prochain exercice.

6. REVENUS DIFFÉRÉS

Les revenus différés représentent les sommes facturées et reçues pour la fabrication, la gestion et l'entretien relatifs à des projets de signalisation routière et des campagnes d'information. Les coûts engagés sont inscrits dans les frais reportés.

Voici la ventilation des revenus différés pour les trois prochains exercices :

Exercice	Valeur (\$)
2007-2008	166 264
2008-2009	40 430
2009-2010	32 110

7. AVANTAGES SOCIAUX

Régime de retraite

Le poste « salaires et avantages sociaux » comprend la part de l'employeur aux régimes de retraite des employés. La répartition entre les différents régimes se fait comme suit pour l'exercice 2006-2007 :

Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics	61 697 \$
Régime de retraite du personnel d'encadrement	19 372 \$

Vacances et congés de maladie

La provision pour vacances et congés de maladie à payer par le Fonds est normalement due au gouvernement du Québec et est imputée aux résultats de l'exercice. Pour cet exercice, elle équivalait à 23 328 \$, soit 32 030 \$ en 2006.

8. DÛ AU FONDS CONSOLIDÉ DU REVENU

Le solde dû au Fonds consolidé du revenu représente le financement accordé au CSi pour l'acquisition des actifs qu'il utilisait au sein du MTQ en date du 31 mars 2001. Ce prêt est sans intérêt et ne comporte aucune modalité de remboursement ni date d'échéance.

9. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Des services de soutien administratif et technique rendus par le MTQ, dont la juste valeur ne peut être déterminée au prix d'un effort raisonnable, ne sont pas comptabilisés dans l'état des résultats. Ces services ont été effectués gratuitement. En plus des opérations entre apparentés mentionnées précédemment qui ne sont pas comptabilisées à la valeur d'échange, le Fonds pour la vente de biens et services du MTQ (CSi) est apparenté avec tous les ministères et les Fonds spéciaux ainsi qu'avec tous les organismes et entreprises contrôlés directement ou indirectement par le gouvernement du Québec, ou soumis soit à un contrôle conjoint, soit à une influence notable de la part du gouvernement du Québec. Le Fonds n'a conclu aucune opération commerciale avec ces apparentés autrement que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. Ces opérations ne sont pas divulguées distinctement aux états financiers.

10. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Dû au Fonds consolidé du revenu

Les sommes dues au Fonds consolidé du revenu sont évaluées à leur valeur éventuelle de remboursement selon les conditions du prêt.

Notes aux états financiers non consolidés – non vérifiés au 31 mars 2007

CENTRE DE SIGNALISATION
États financiers 2006-2007

Dettes à long terme

Au 31 mars 2007, la juste valeur de la dette à long terme de 1 005 720 \$ (1 224 121 \$ au 31 mars 2006) s'établissait à 1 007 969 \$ (1 227 018 \$ au 31 mars 2006), compte tenu de l'actualisation des flux de trésorerie du cours du marché pour des titres de nature semblable quant à l'échéance et au taux d'intérêt.

Instruments financiers à court terme

Les instruments financiers à court terme sont présumés correspondre à la valeur comptable. Ils comprennent les éléments suivants : encaisse, comptes clients, comptes fournisseurs et autres payables.

11. MARGE DE CRÉDIT AUPRÈS DU FONDS DE FINANCEMENT

En vue de financer l'achat à court terme des panneaux de signalisation à messages variables, le CSI a négocié une marge de crédit de deux millions de dollars auprès du Fonds de financement du ministère des Finances. Cette marge est utilisable et remboursable par tranches de 25 000 \$ et porte intérêt quotidiennement selon le taux correspondant à la moyenne des taux des acceptations bancaires à un mois apparaissant à la page CDOR du système Reuters, ou selon tout autre taux approprié ou tout autre système de cotisations de remplacement, le cas échéant, établi à 10 heures la journée même, s'il s'agit d'un jour ouvrable, sinon le premier jour ouvrable précédent, plus une marge de 0,3 % tenant lieu de frais d'émission et de gestion.

À la fin du présent exercice financier, son solde était de zéro dollar.

12. DETTE À LONG TERME

	2007	2006
Fonds de financement du gouvernement du Québec		
Billet portant intérêts à taux fixe, remboursable par versements mensuels :		
4,222 %, 23 380,94 \$, échéant le 28 avril 2011	1 005 720 \$	1 224 121 \$
	1 005 720	1 224 121
Versements échéant au cours du prochain exercice	230 537	218 401
	775 183 \$	1 005 720 \$

Les montants des versements en capital à effectuer sur la dette à long terme au cours des cinq prochains exercices se détaillent comme suit :

2008	230 537 \$
2009	240 461
2010	250 812
2011	261 608
2012	22 302

13. AUTRES PERTES

Le poste « autres pertes » comprend des redressements effectués concernant du stock désuet, la destruction de la pellicule rétroréfléchissante à la suite de la fin d'un contrat et une perte en capital sur la vente de PMVM. La répartition se fait comme suit :

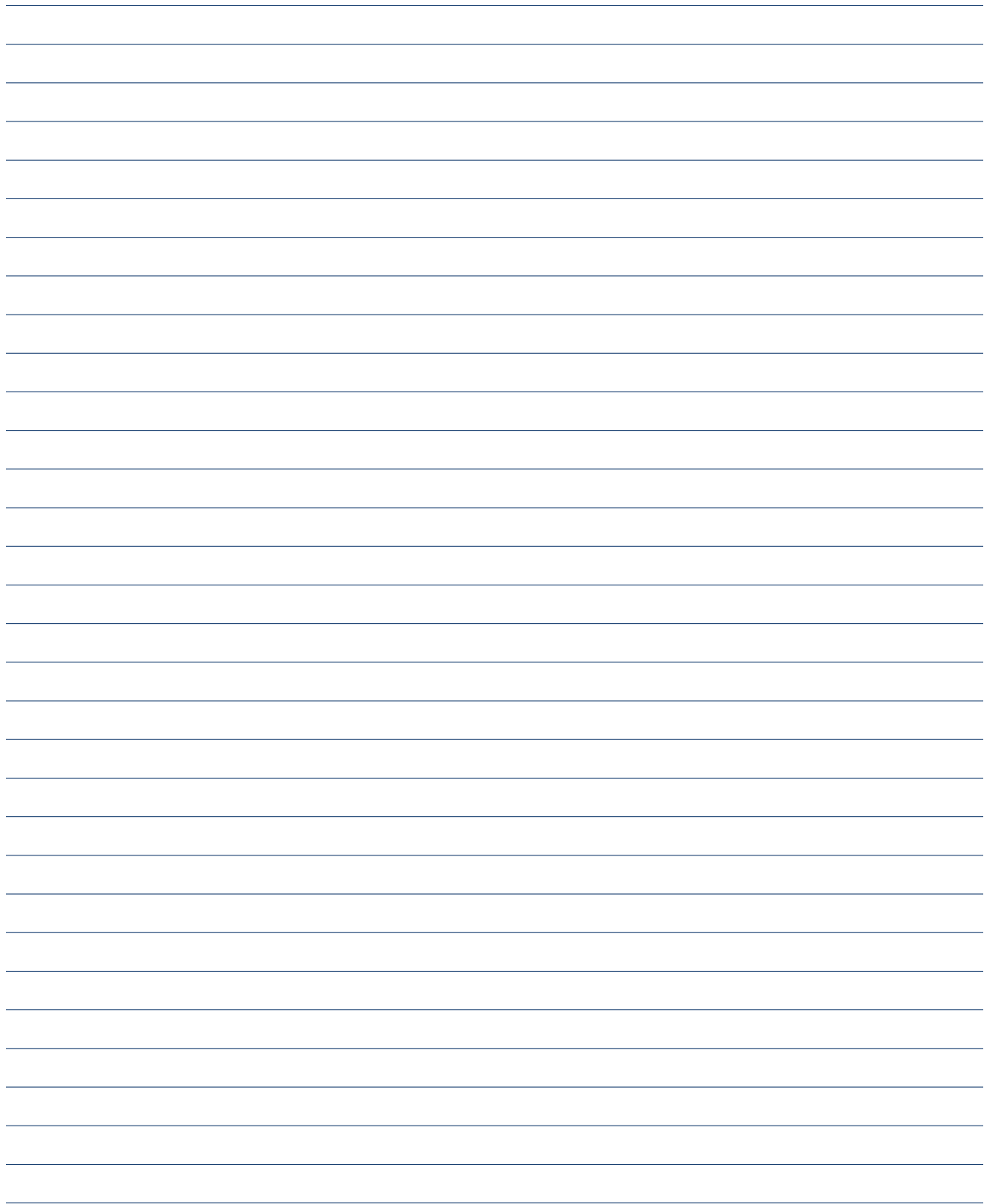
Pellicule rétroréfléchissante	41 341 \$
Stock désuet – panneaux d'aluminium	72 819
Stock désuet – panneaux de contreplaqué	139 181
Mauvaises créances	56 480
Perte en capital	10 964
	320 785 \$

14. ÉVÈNEMENT SUBSÉQUENT

Après la fin de l'exercice, le gouvernement du Québec a annoncé, au dépôt du budget des dépenses 2007-2008, la privatisation de cinq services gouvernementaux, dont le CSI, dans le contexte de la modernisation de l'État. Cet événement pourra compromettre la continuité des activités de l'organisation.

État du coût des produits fabriqués non consolidé - non vérifié Annexe aux états financiers au 31 mars 2007

	2007	2006
MATIÈRES PREMIÈRES		
Stocks – début période	1 048 819 \$	396 455 \$
Achats	1 516 849	2 255 957
Coût des matières disponibles	2 565 668	2 652 412
Stock – fin de période	863 940	1 048 819
Coût des matières employées	1 701 728	1 603 593
MAIN-D'ŒUVRE DIRECTE ET AVANTAGES SOCIAUX	515 794	477 731
FRAIS GÉNÉRAUX DE FABRICATION		
Fournitures diverses	174 729	142 459
Travail extérieur	238 464	184 447
Location et entretien d'équipement	118 967	59 153
Disposition de déchets dangereux	11 573	-
Main-d'œuvre indirecte et avantages sociaux	468 328	421 344
Autres frais	2 159	3 030
Loyer et entretien des locaux	339 546	349 563
Amortissement	6 102	5 514
Coût de fabrication de la période	3 577 390	3 246 834
Produits en cours – début de période	337 940	302 592
	3 915 330	3 549 426
Produits en cours – fin de période	311 643	337 940
COÛTS DES PRODUITS FABRIQUÉS	3 603 687 \$	3 211 486 \$



Organigramme du ministère
des Transports du Québec
au 31 mars 2007

