

RAPPORT ANNUEL DE GESTION 2022-2023

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE



RAPPORT ANNUEL DE GESTION

2022-2023

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE

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

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

Pour obtenir des renseignements, on peut :

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

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

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



© Gouvernement du Québec, ministère des Transports et de la Mobilité durable, 2023

ISBN 978-2-550-95536-8 (imprimé)

ISBN 978-2-550-95537-5 (PDF)

Dépôt légal – 2023

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

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

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DE LA MINISTRE	V
MESSAGE DU SOUS-MINISTRE	VII
DÉCLARATION ATTESTANT LA FIABILITÉ DES DONNÉES	IX
RAPPORT DE L'AUDIT INTERNE	XI
1. L'ORGANISATION	1
1.1 Organisation en bref	1
1.2 Faits saillants	7
2. LES RÉSULTATS	12
2.1 Plan stratégique	12
2.2 Déclaration de services aux citoyennes et aux citoyens	36
3. LES RESSOURCES UTILISÉES	41
3.1 Utilisation des ressources humaines	41
3.2 Utilisation des ressources financières	48
3.3 Utilisation des ressources informationnelles	62
4. ANNEXES – AUTRES EXIGENCES	65
4.1 Gestion et contrôle de l'effectif	65
4.2 Développement durable	66
4.3 Occupation et vitalité des territoires	70
4.4 Divulgence d'actes répréhensibles à l'égard des organismes publics	79
4.5 Accès à l'égalité en emploi	79
4.6 Allègement réglementaire et administratif	84
4.7 Accès aux documents et protection des renseignements personnels	85
4.8 Emploi et qualité de la langue française dans l'Administration	87
4.9 Égalité entre les femmes et les hommes	90
4.10 Politique de financement des services publics	91
4.11 Plan d'intégration du parc gouvernemental de véhicules et d'équipement roulant	94

MESSAGE DE LA MINISTRE



Madame Nathalie Roy

Présidente de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement, Québec

Madame la Présidente,

J'ai le plaisir de vous transmettre, pour dépôt à l'Assemblée nationale, le *Rapport annuel de gestion 2022-2023* du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Conformément aux exigences de la Loi sur l'administration publique, ce rapport fait état des résultats obtenus par notre organisation pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2023.

Cette dernière année aura été fort active pour assurer des systèmes de transport écoresponsables, cohérents avec le milieu et avec les besoins de la collectivité québécoise. En parallèle, nous repensons la mobilité pour nous adapter aux changements climatiques et diminuer les émissions de gaz à effet de serre générées par les transports.

Il va de soi que la mobilité durable n'est pas qu'un ajout dans la dénomination du Ministère. Elle est la voie à suivre et l'approche qui doit orienter toutes nos décisions actuelles et futures. Nous misons donc sur une panoplie de solutions pour favoriser l'adhésion des citoyens au transport collectif et actif.

De ce point de vue, le gouvernement est déjà en action. Nous avons pour ambition de faire du Québec un leader nord-américain de la mobilité durable et intégrée. En cohérence avec nos engagements, nous comptons poursuivre l'électrification des transports.

Au fil de ce rapport annuel, vous constaterez que plusieurs projets porteurs, dont ceux en transport collectif, ont vu le jour. Pour réaliser cet impressionnant bilan au bénéfice de nos citoyens, je suis fière d'être appuyée par du personnel dévoué et compétent. Les défis sont grands, mais le savoir-faire est incontestable. Ainsi, je remercie et je salue chaleureusement l'équipe du Ministère pour son apport considérable.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes sentiments distingués.

La ministre des Transports et de la Mobilité durable,

Original signé

Geneviève Guilbault

Québec, septembre 2023

MESSAGE DU SOUS-MINISTRE



Madame Geneviève Guilbault

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

Madame la Ministre,

J'ai le plaisir de vous présenter le *Rapport annuel de gestion 2022-2023* du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Celui-ci rend compte des résultats concrets en lien avec les engagements définis dans notre Plan stratégique 2019-2023, dans la Déclaration de services aux citoyennes et aux citoyens et nos politiques-cadres.

Parmi les faits dignes de mention, le Ministère a remporté la première place du Prix Distinction 2022-2023 de la catégorie Entreprises publiques ou parapubliques – Grandes entreprises. Cet honneur, décerné par le Groupe Entreprise en santé, prouve que la culture de santé et de mieux-être est bien ancrée dans l'organisation.

Vous constaterez que les directions du Ministère, en collaboration avec leurs partenaires, ont agi avec engagement, rigueur et esprit d'initiative afin d'assurer une gestion responsable des sommes consenties par le gouvernement et de réaliser leur mission. À cela s'est ajoutée la promotion de pratiques innovantes ayant permis au Ministère de faire des progrès, d'améliorer sa performance et de consolider son rôle de leader dans le domaine des transports.

Je tiens à remercier l'ensemble du personnel, qui a travaillé avec cœur et dévouement tout au long de l'année 2022-2023.

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

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

Original signé

Frédéric Guay

Québec, septembre 2023

DÉCLARATION ATTESTANT LA FIABILITÉ DES DONNÉES

Les résultats et les renseignements contenus dans le présent rapport annuel de gestion relèvent de la responsabilité du sous-ministre et des membres de la direction du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

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

- décrivent fidèlement la mission, les domaines d'activité, la structure et l'utilisation des ressources de l'organisation;
- présentent les engagements, les principaux objectifs et les résultats de celle-ci.

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

Nous déclarons que les données et les informations contenues dans le présent rapport ainsi que les contrôles afférents sont fiables et qu'ils correspondent à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2023.

Les membres de la direction,

Original signé

Frédéric Guay

Sous-ministre

Original signé

Frédéric Bouthillette

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

Original signé

Nikolas Ducharme

Sous-ministre adjoint aux services à la gestion

Original signé

Caroline Fontaine

Sous-ministre adjointe à l'expertise contractuelle et immobilière

Original signé

Andrée-Anne Gabra

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

Original signé

Valérie Maltais

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

Original signé

Didier Lambert Toni

Sous-ministre adjoint à l'éthique et à la performance organisationnelle

Original signé

Marie-Claude Corbeil-Gravel

Sous-ministre adjointe aux ressources humaines

Original signé

Frédéric Pellerin

Sous-ministre adjoint à l'ingénierie et aux infrastructures

Original signé

Jean Séguin

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

Original signé

Jérôme Unterberg

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

Original signé

Jean Villeneuve

Sous-ministre associé aux territoires

RAPPORT DE L'AUDIT INTERNE

Monsieur le Sous-Ministre,

Nous avons procédé à l'examen des informations présentées dans toutes les parties du *Rapport annuel de gestion 2022-2023* du Ministère des Transports et de la Mobilité durable pour l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 2023, à l'exception des résultats du Plan d'action pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires.

La responsabilité de l'exactitude, de l'exhaustivité, de la fiabilité et de la divulgation des informations contenues dans le *Rapport annuel de gestion 2022-2023* incombe à la direction du Ministère. Notre responsabilité consiste à évaluer le caractère plausible des résultats, des renseignements et des explications fournis ainsi que leur cohérence en nous fondant sur le travail accompli au cours de notre examen.

Cet examen a été réalisé conformément aux Normes internationales pour la pratique professionnelle de l'audit interne de l'Institut des auditeurs internes. Ainsi, les travaux ont consisté essentiellement à obtenir des renseignements et des pièces justificatives, à mettre en œuvre des procédés analytiques, à réviser des calculs et à susciter des discussions portant sur les informations examinées. Ces travaux ne visaient pas à vérifier les systèmes de compilation, ni à évaluer le contrôle interne, ni à effectuer des sondages. Par conséquent, notre conclusion ne constitue pas une opinion d'audit sur l'information contenue dans le *Rapport annuel de gestion 2022-2023*.

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

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

La directrice des enquêtes, de l'audit interne et du Bureau de l'inspection générale,

Original signé

Hind Belqorchi

Québec, septembre 2023

1. L'ORGANISATION

1.1 Organisation en bref

Mission

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

Clientèle

Personne, groupe cible, intervenant ou organisation susceptible d'utiliser les infrastructures et les équipements de transport de même qu'un service offert par le Ministère.

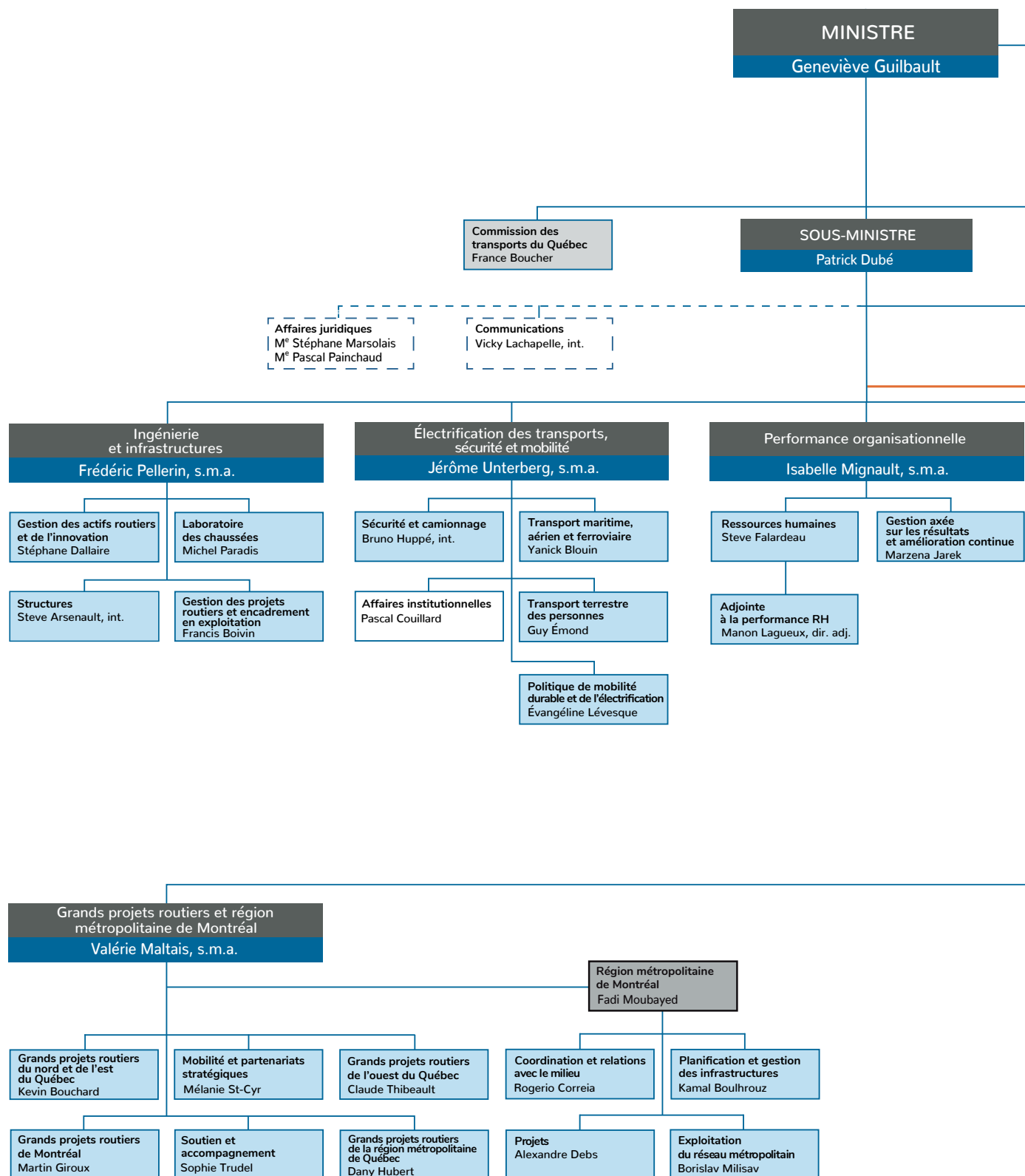
Structure administrative

Au 31 mars 2023, le Ministère comptait 10 sous-ministériats de mission qui assument des mandats particuliers, à savoir :

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

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

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



Organigramme abrégé au 31 mars 2023

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

Société de l'assurance
automobile du Québec
Denis Marsolais

Société des traversiers
du Québec
Greta Bédard, int.

Autorité régionale
de transport métropolitain
Benoît Gendron

Enquêtes, audit interne
et Bureau de l'inspection
générale
Hind Belqorchi

Secrétariat général
et soutien à la gouvernance
Maxime Perreault

Leadership, éthique
et transparence
Debra Dollard

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

Territoires
Jean Villeneuve, s.m.ass.

**Services gouvernementaux aérien,
aéroportuaire et de l'équipement roulant**
Andrée-Anne Gabra, s.m.a.

Sécurité civile et veille
opérationnelle
Céline Tremblay

Partenariats
et parcs routiers
Martin Cormier

Coordination territoriale
Luc Tremblay

Service aérien
gouvernemental
Denis Page

Projets et exploitation
aéroportuaires
Danielle Fleury

Coordination des mesures
d'atténuation du Réseau
express métropolitain

Québec 511
Benoît L'Allier

Gouvernance, projets
stratégiques et
innovation des services
Lynda Roy

Centre de gestion de
l'équipement roulant
Carl Gauthier

Directions générales territoriales

Abitibi-Témiscamingue
Philippe Lemire

Estrie
Caroline Morel

Saguenay-Lac-Saint-Jean-
Chibougamau
Donald Boily

Bas-Saint-Laurent-
Gaspésie-Îles-de-
la-Madeleine
Roger Gagnon, int.

Capitale-Nationale
Jean-François Leclerc

Chaudière-Appalaches
Patrick Houle, int.

Eeyou Istchee Baie-James
Sébastien Doire

Laurentides-Lanaudière
Stéphane Audet

Montréal
Alain Marc Dubé

Outaouais
François Asselin

Côte-Nord
David Bouchard

Mauricie-
Centre-du-Québec
Marie-Ève Turner

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

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

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

Technologies
de l'information
Alexandre Poirier

Finances
Harold Garneau

Surveillance des marchés
et application des règles
contractuelles
Nathalie Dion

Services en gestion
contractuelle
Bruno Légaré

Métropole et ouest
Pierre Fernandez Galvan

Capitale et est
Mathieu Grondin

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

Aides financières
Raymond Jeudi

Expertise immobilière
Éric Breton

Projets spéciaux
Jonathan Lavallée

Gouvernance des projets
Frédéric Bouthillette, int.

Ressources matérielles
et immobilières
Jean-Sébastien Dumont

Légende :

 Sous-ministériat

 Sous-ministériat adjoint

 Direction générale principale

 Direction générale

 Direction ou service

 Organisme public

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

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

Contexte et enjeux

La mobilité en évolution

Au cours de la dernière année, la voiture constituait le mode de transport le plus utilisé par la population. En effet, la pandémie et l'adoption massive du télétravail ont eu une incidence sur l'organisation du travail et leurs habitudes de mobilité. Bien que la reprise des activités en présentiel fasse augmenter progressivement le nombre de déplacements en transport en commun, l'achalandage n'est pas encore revenu aux niveaux prépandémiques. Ainsi, on note une augmentation constante du nombre de véhicules immatriculés au Québec (7 058 605 véhicules au 31 décembre 2022) tandis que le transport en commun, le transport actif et les déplacements à titre de passager d'un véhicule sont moins populaires.

De 1990 à 2020, le parc de véhicules personnels au Québec a augmenté de 66 %, soit une hausse trois fois plus importante que la croissance démographique de la province (+22 %). Le segment de marché des camions légers pour passagers et celui des camions légers destinés au transport de marchandises sont ceux qui ont connu les plus fortes hausses sur cette période, avec respectivement +329 % et +318 %¹.

En 2020, le secteur des transports au Québec était responsable de 42,8 % des émissions de gaz à effet de serre². À lui seul, le transport routier a produit 24 790 kt éq. CO₂ en 2020, ce qui représentait le tiers des émissions totales de gaz à effet de serre du Québec. Ainsi, le secteur des transports consomme environ les trois quarts du pétrole³ et émet le plus de gaz à effet de serre⁴. Afin de réduire les répercussions environnementales du transport, le Québec demeure un chef de file au Canada dans l'utilisation de moyens de transport propulsés par l'électricité.

Avec le Plan pour une économie verte 2030 (PEV 2030) dévoilé le 16 novembre 2020, le Québec vise notamment à atteindre sa cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre en maximisant les réductions réalisées sur son territoire. Dans ce contexte, le transport routier est un domaine d'intervention prioritaire, compte tenu de sa croissance soutenue et de son poids relatif dans le profil énergétique. Plusieurs programmes d'aide financière ont ainsi été élaborés afin de soutenir le virage vers l'électrification des transports.

Le bilan routier

Dans les dernières décennies, le Québec a connu une nette amélioration de son bilan routier, et ce, malgré l'augmentation du nombre de voitures et de titulaires de permis de conduire. On note effectivement une augmentation de 1 % de voitures en circulation, et notamment des camions légers et des véhicules utilitaires sport, ce qui représente 7 058 605 véhicules sur les routes au 31 décembre 2022.

-
1. WHITMORE, J., et P.-O. PINEAU (2023), *État de l'énergie au Québec : édition 2023*, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal, p. 38, [En ligne], https://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2023/05/EEQ2023_WEB.pdf.
 2. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2020 et leur évolution depuis 1990*, p. 9, [En ligne], <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2020/inventaire-ges-1990-2020.pdf>.
 3. WHITMORE, J., et P.-O. PINEAU (2023), *État de l'énergie au Québec : édition 2023*, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal, p. 8, [En ligne], https://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2023/05/EEQ2023_WEB.pdf.
 4. INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2023), *Le Québec chiffres en main 2023*, p. 9, [En ligne], <https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/le-quebec-chiffres-en-main-edition-2023.pdf>.

Nonobstant cette hausse, la moyenne triennale des accidents mortels et graves impliquant un véhicule routier a connu une légère baisse par rapport à l'année dernière, passant de 1 354 à 1348. Cette tendance est attribuable à une multitude de facteurs, dont la construction d'infrastructures routières plus sécuritaires de même que la conception et la fabrication de véhicules plus sûrs, le tout combiné à l'encadrement strict des véhicules admis sur la voie publique, à la mise en place de mesures législatives et réglementaires ainsi qu'à la sensibilisation des usagers de la route.

Le déficit de maintien des actifs de transport

La majorité des infrastructures de transport ont été construites entre les années 1960 et 1980. En raison de l'évolution des dommages observés et de l'augmentation des besoins en déplacements, elles affichent un déficit de maintien des actifs qui progresse malgré les investissements majeurs réalisés au cours des dernières années. Par ailleurs, les changements climatiques et les catastrophes naturelles accentuent la vulnérabilité et le vieillissement précoce des infrastructures de transport.

Le financement

La principale source de revenus requis pour l'entretien, la réfection et le développement des infrastructures de même que pour les programmes d'aide financière que le Ministère administre, soit les revenus de la taxe sur les carburants ainsi que les profits de divers droits et contributions sur les permis de conduire et sur les immatriculations, risque d'être fragilisée en raison de l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules et de l'électrification du parc automobile. Selon les statistiques, les véhicules électriques connaissent une progression fulgurante au Québec depuis janvier 2018 (168 487 en décembre 2022 par rapport à 22 620 en janvier 2018). Et grâce aux incitatifs et à l'arrivée de nouveaux modèles, les véhicules électriques prendront progressivement la place des véhicules à combustion. De plus, en raison d'investissements massifs effectués par les constructeurs automobiles, principalement pour répondre aux exigences de la réglementation, les véhicules d'aujourd'hui consomment moins d'essence que ceux d'autrefois. Ces facteurs auront une incidence à la baisse sur les revenus provenant de source traditionnelle.

Les changements climatiques

Les changements climatiques constituent des menaces sérieuses à l'intégrité et à la sécurité d'usage des infrastructures, qui, à leur tour, en réduisent la durée de vie utile, l'accessibilité et la fonctionnalité. Les inondations, les phénomènes d'érosion, les glissements de terrain et d'autres phénomènes météorologiques sévères touchent particulièrement le réseau routier, notamment aux abords du littoral québécois. Outre la poursuite du développement de ses connaissances et de son expertise à l'égard des aléas naturels et des changements climatiques, le Ministère vise à rendre ses pratiques de gestion plus préventives, notamment en développant une approche intégrée et concertée qui assurera la prise en charge du contexte d'intervention en situation d'urgence ou d'urgence imminente. Au 31 mars 2023, le Ministère avait réalisé 26 projets routiers liés à l'adaptation aux changements climatiques.

Une équipe déployée partout sur le territoire

Le Ministère peut compter sur la compétence et l'engagement du personnel réparti dans des bureaux régionaux et centraux sur l'ensemble du territoire du Québec. Afin d'offrir des services de proximité, le Ministère a créé, en 2022-2023, la Direction générale d'Eeyou Istchee Baie-James, dont les bureaux sont situés à Chibougamau, qui couvre le territoire de la région administrative du Nord-du-Québec.

Pour la réalisation de ses activités et afin de s'inscrire dans une visée proactive quant aux enjeux d'attraction, de fidélisation, de maintien de la performance et de la santé organisationnelle, le Ministère amorce une démarche visant l'amélioration de l'expérience employé.

Chiffres clés

CHIFFRES CLÉS	DESCRIPTION
7 966	Employées et employés en moyenne au Ministère
8,6	Milliards de dollars en dépenses au Ministère et au Fonds des réseaux de transport terrestre
47,7	Milliards de dollars d'investissements consentis au secteur des transports au Plan québécois des infrastructures 2022-2032
31 134	Kilomètres de chaussées du réseau routier supérieur sous la responsabilité du Ministère en 2022
481	Événements traités par les centres intégrés de gestion de la circulation en moyenne par jour
2 139 349	Pages vues en moyenne par mois sur le site Web de Québec 511
2 300	Contrats accordés en moyenne annuellement pour les cinq dernières années

1.2 Faits saillants

Feu vert au plus grand projet d'acquisition d'autobus électriques urbains en Amérique du Nord

En avril 2022, le gouvernement a confirmé son engagement dans le plus important projet d'acquisition d'autobus électriques urbains en Amérique du Nord en rehaussant ses subventions jusqu'à 95 % du coût d'acquisition d'un tel autobus. Cette autorisation de principe permettra aux sociétés de transport d'effectuer un achat regroupé de plus de 1 200 autobus urbains électriques, dont la livraison s'échelonnerait de 2024 à 2026.

Avantage Saint-Laurent : 926,9 millions de dollars d'investissements pour son plan d'action 2020-2025

En 2022-2023, le Ministère a annoncé une série d'investissements concrétisant les engagements d'Avantage Saint-Laurent, dont :

- 44,9 millions de dollars octroyés au port de Matane pour la construction d'un second poste à quai;
- Près de 5,1 millions de dollars octroyés au port de Gaspé pour l'agrandissement de la zone portuaire;
- Plus de 4,8 millions de dollars octroyés au port de Gros-Cacouna pour l'aménagement de terrain afin d'augmenter le tonnage de marchandises en vrac et pour accueillir des navires pour la réparation et l'entretien en hiver;
- Près de 15,5 millions de dollars octroyés à l'Administration portuaire de Montréal pour soutenir la construction et la réfection d'infrastructures;
- Près de 9,4 millions de dollars pour le développement du corridor économique intelligent sur le Saint-Laurent.

Tramway de Québec : adoption des décrets pour la poursuite du projet

En avril 2022, le gouvernement du Québec a adopté des mesures permettant au projet de tramway de Québec de franchir de nouveaux jalons essentiels à sa réussite. Il a ainsi autorisé le lancement de deux appels de propositions auprès des fournisseurs et entrepreneurs qualifiés. L'adoption de deux décrets, soit un décret d'autorisation pour la construction d'une ligne de tramway entre les secteurs Chaudière et D'Estimauville, et un autre pour le versement d'une subvention additionnelle d'un maximum de 124 millions de dollars pour la réalisation des activités et des travaux préparatoires, devrait contribuer à améliorer la mobilité de la région métropolitaine de Québec.

Plan québécois de transport aérien régional : mise en vigueur du Programme d'accès aérien aux régions

En avril 2022, le gouvernement du Québec a annoncé le Plan québécois de transport aérien régional, qui comprend un investissement de 261 millions de dollars pour les cinq prochaines années et a permis notamment à la population de se procurer, dès l'été 2022, des billets d'avion à un maximum de 500 dollars l'aller-retour à destination de plusieurs régions du Québec. Le plan se déploie en deux phases afin, d'une part, d'assurer les services aériens essentiels en période de sortie de pandémie et, d'autre part, de soutenir une meilleure offre de services et de tarifs à la population. Le Programme d'accès aérien aux régions, mis en œuvre le 1^{er} juin 2022, découle de ce plan et a un budget de 38 millions de dollars pour 2022-2023 et de 48 millions de dollars pour les années subséquentes. Il intègre le Programme de réduction des tarifs aériens et comporte un deuxième volet visant à rendre disponibles des billets d'avion à un prix maximal déterminé.

Mise en service du service rapide par bus Pie-IX

La mise en service de ce projet d'envergure en novembre 2022, dans lequel le gouvernement a investi la somme de 345 millions de dollars, vise à faciliter et à encourager le transport collectif dans l'est de Montréal. Le projet de service rapide par bus (SRB), dans l'axe du boulevard Pie-IX, devrait à terme permettre à 70 000 usagers quotidiens de profiter d'aménagements sécuritaires, efficaces et agréables. Connecté au futur prolongement de la ligne bleue et à la ligne verte du métro ainsi qu'à la ligne de train de banlieue exo5 Mascouche, le SRB Pie-IX est une composante importante d'un nouveau réseau de mobilité durable qui contribue à l'essor de l'est de Montréal.

Reprise du leadership du Réseau express métropolitain de l'Est

En mai 2022, le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal ont repris le leadership du Réseau express métropolitain de l'Est, qui était jusqu'alors sous la maîtrise d'œuvre de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ). Un groupe de travail piloté par l'Autorité régionale de transport métropolitain, auquel siège le Ministère, a pour mandat d'optimiser le projet en retirant le tronçon vers le centre-ville, en améliorant l'interconnexion au réseau actuel et en étudiant des prolongements potentiels vers Rivière-des-Prairies, Laval et Lanaudière. Un rapport intermédiaire, présentant les analyses des besoins de déplacement et de mobilité dans la zone d'étude du projet, a été déposé à ce sujet en janvier 2023.

Passage en réalisation de projets routiers majeurs

Au courant de l'année, le Conseil des ministres a autorisé la réalisation de quatre projets majeurs visés par la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure :

- Reconstruction du pont de l'Île-d'Orléans entre la rive nord du fleuve Saint-Laurent et l'île d'Orléans (des travaux préparatoires ont débuté au mois d'août 2022 et se poursuivent);
- Reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes entre Vaudreuil-Dorion et Senneville (des travaux préparatoires ont été amorcés en février 2023);

- Prolongement de l'autoroute 19 entre Laval et Bois-des-Filion (les travaux sont en cours);
- Élargissement et réaménagement de l'autoroute 55 entre Bécancour et Sainte-Eulalie (les travaux ont débuté).

Les travaux de remplacement de la partie centrale de la dalle du pont Laviolette entre Trois-Rivières et Bécancour et ceux du projet de construction de l'autoroute de l'Aluminium (autoroute 70) entre le chemin de la Grande-Anse et l'arrondissement de La Baie-Saguenay-Lac-Saint-Jean ont également commencé.

En juin 2022, le Conseil des ministres a autorisé la réalisation de la phase 1 du projet de reconstruction et d'aménagement des échangeurs au nord des ponts Pierre-Laporte et de Québec, qui comprend des mesures pour le transport collectif à Québec et à Lévis. Les travaux visent à améliorer les déplacements de l'ensemble des usagères et des usagers dans le secteur. Le Ministère a ainsi été autorisé à amorcer les démarches pour l'acquisition de terrains, le déplacement de services publics et certains travaux de construction avant le dépôt du dossier d'affaires.

Réhabilitation du chemin de fer Québec Central de Vallée-Jonction à Thetford Mines

En mars 2023, le Ministère a annoncé un investissement de 106 millions de dollars pour la réalisation des travaux préparatoires à la réhabilitation du chemin de fer Québec Central de Vallée-Jonction à Thetford Mines. Les travaux de réhabilitation sur ce tronçon de 58 kilomètres regroupent la reconstruction complète ou partielle des 17 ponts ferroviaires et le remplacement intégral de la voie ferrée ainsi que de 102 ponceaux et de 40 passages à niveau publics. La mise en service de la voie ferrée entre Vallée-Jonction et Thetford Mines est prévue pour 2025.

Prix Distinction Entreprise en santé

Le Ministère a remporté la première place du Prix Distinction 2022-2023 de la catégorie Entreprises publiques ou parapubliques – Grandes entreprises. Cet honneur, décerné par le Groupe entreprises en santé, reconnaît l'engagement du Ministère dans la mise en place de stratégies et d'actions inspirantes contribuant à la santé et au mieux-être des employés, vecteurs de performance de l'organisation.

Nouvelle aérogare de Chibougamau-Chapais

En août 2022, le Ministère a inauguré la nouvelle aérogare de Chibougamau-Chapais. Afin de répondre au besoin d'espace lié à l'augmentation du nombre de déplacements et de passagers, ses nouvelles installations permettront d'accroître la qualité des services, notamment en diminuant le temps d'attente, en offrant un plus grand nombre de places assises qui contribuent au confort des usagères et des usagers et en améliorant la zone de contrôle de sécurité des passagers. De plus, la construction de cette aérogare a permis de mettre en valeur les ressources locales en intégrant le bois au bâtiment principal.

La création de la Direction générale d'Eeyou Istchee Baie-James

En mai 2022, le Ministère s'est doté d'une nouvelle direction générale territoriale, soit celle d'Eeyou Istchee Baie-James, dont les bureaux sont situés à Chibougamau. Elle couvre le territoire de la région administrative du Nord-du-Québec situé entre le 49^e et le 55^e parallèle nord et dispose d'un budget distinct ainsi que de sa propre programmation des investissements routiers pour les projets ciblés par une équipe présente sur le terrain.

Programme d'aide à la voirie locale : le Ministère poursuit son engagement auprès des municipalités

En 2022-2023, plus de 477 millions de dollars ont été investis en vertu du Programme d'aide à la voirie locale. Les municipalités peuvent bénéficier d'une aide financière en matière de planification, d'amélioration et de maintien du réseau routier local et municipal dont elles ont la responsabilité, et le dépôt des demandes est facilité grâce au système en ligne.

La modernisation des parcs routiers

En juin 2022, le Ministère a annoncé son plan de modernisation des parcs routiers, qui inclut la reconnaissance de nouveaux villages-relais et vise prioritairement à accroître la sécurité des usagères et des usagers de la route en les incitant, entre autres, à faire des arrêts sécuritaires plus fréquemment afin de contrer les effets de la fatigue au volant et de réduire les risques d'accident. Le Plan québécois des infrastructures 2022-2032 prévoit l'investissement d'une somme totale de 150 millions de dollars de 2022 à 2027.

Glissement de terrain au Saguenay : travaux de stabilisation

Le 13 juin 2022, un important glissement de terrain est survenu dans l'arrondissement de La Baie à Saguenay. La Direction de la géotechnique et de la géologie a supervisé les travaux de stabilisation qui ont été réalisés en un temps record et ont nécessité une gestion serrée des risques pour les travailleuses et travailleurs dans l'objectif d'une réintégration progressive des résidents. Les recommandations du Ministère pour la pose de murs temporaires et l'évacuation préventive de cinq résidences dans les semaines précédant l'événement ont permis de sauver la vie de plusieurs personnes.

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

Au cours de la cinquième année de la mise en œuvre de la Politique de mobilité durable – 2030, les mesures et les actions suivantes ont été réalisées ou ont franchi un jalon significatif, soit :

- La mise en place du Programme d'accès aérien aux régions dans le cadre du Plan québécois de transport aérien régional, qui permet entre autres à la population de se procurer des billets d'avion à un maximum de 500 dollars l'aller-retour à destination de plusieurs régions du Québec;
- La mise en place du Programme d'aide au transport collectif régional – Municipalité amie des aînés pour répondre aux besoins de déplacement particuliers des personnes âgées résidant en région;
- L'implantation du service rapide par bus Pie-IX à Montréal en novembre 2022;
- La création du Programme d'aide financière aux activités de sensibilisation à la mobilité durable (MobilisActions) et du Programme d'aide aux nouvelles mobilités (NOMO), dotés d'une enveloppe budgétaire de près de 38 millions de dollars pour soutenir des initiatives en mobilité durable;
- L'annonce de l'élargissement du boulevard Guillaume-Couture à Lévis pour y ajouter des voies réservées au transport collectif, aux taxis et au covoiturage sur plus de 2,9 kilomètres, en plus de l'aménagement d'une piste polyvalente;
- Une nouvelle offre de transport fluvial pour relier le Vieux-Québec et le quai de Sainte-Anne-de-Beaupré, qui s'inscrit dans le Programme d'appui aux actions régionales du Secrétariat à la Capitale-Nationale.

2. LES RÉSULTATS

2.1 Plan stratégique

La présente section fait état des résultats obtenus au regard de la quatrième et dernière année du Plan stratégique 2019-2023 et du Plan annuel de gestion des dépenses 2022-2023 découlant du plan stratégique.

Résultats relatifs au plan stratégique

Le Ministère a atteint 13 des 17 cibles annuelles en 2022-2023, ce qui représente un taux d'atteinte de 76 %.

Sommaire des résultats 2022-2023 relatifs aux engagements du Plan stratégique 2019-2023⁵

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

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE 2022-2023	RÉSULTAT 2022-2023	PAGE
1. Maintenir les infrastructures en bon état	1.1 Proportion des chaussées du réseau routier supérieur en bon état selon l'indice d'état gouvernemental	53 %	50 %	14
	1.2 Proportion des structures du réseau routier supérieur en bon état selon l'indice d'état gouvernemental	79 %	78 %	16
	1.3 Proportion des ponts du réseau municipal sous la gestion du Ministère en bon état selon l'indice d'état gouvernemental	61 %	62 %	17
	1.4 Proportion des chaussées aéroportuaires asphaltées sous la responsabilité du Ministère en bon état	75 %	77 %	18
	1.5 Proportion des voies ferrées fonctionnelles sous la responsabilité du Ministère	80 %	80 %	18
2. Renforcer la résilience des infrastructures de transport à l'égard des changements climatiques	2.1 Taux de réalisation des projets routiers en adaptation aux changements climatiques	100 %	104 %	19

5. Il est à noter que certaines cibles 2022-2023 du plan stratégique ont été révisées pour tenir compte des répercussions de la pandémie.

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

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE 2022-2023	RÉSULTAT 2022-2023	PAGE
3. Poursuivre l'électrification des transports	3.1 Quantité de gaz à effet de serre évités par les véhicules électriques immatriculés (t éq. CO ₂)	245 000	246 089	21
	3.2 Nombre de véhicules électriques dans le parc gouvernemental	2 000	2 037	22
4. Soutenir la mise en place de services en transport collectif	4.1 Achalandage du transport collectif	382 millions de déplacements	332,2 millions de déplacements	24
	4.2 Nombre de déplacements des personnes admises en transport adapté	4,4 millions de déplacements	5,7 millions de déplacements	25
5. Assurer la sécurité des transports	5.1 Pourcentage de réduction de la moyenne triennale du nombre d'accidents mortels ou graves	≥ 7 %	13,8 %	26
6. Développer l'intermodalité du réseau	6.1 Tonnages de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec (en milliers de tonnes)	185 000	192 350	29
7. Appliquer le concept de carboneutralité aux projets routiers de 100 millions de dollars et plus	7.1 Proportion des nouveaux projets routiers de 100 millions de dollars et plus, en réalisation, adoptant une approche carboneutre	50 %	100 %	30

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

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE 2022-2023	RÉSULTAT 2022-2023	PAGE
8. Assurer une gestion rigoureuse des projets routiers	8.1 Taux d'utilisation des investissements pour les projets routiers	≥ 90 %	87,4 %	31
9. Gérer de façon rigoureuse les contrats liés aux infrastructures de transport	9.1 Taux de respect global du montant à la signature des contrats	≤ 100 %	99,7 %	33
10. Accélérer le traitement des demandes d'aide financière reçues des municipalités pour la réfection du réseau routier local	10.1 Délai moyen de traitement des demandes d'aide financière complètes	50 jours	35 jours	33
11. Améliorer l'expérience client par la prestation électronique de services	11.1 Taux de satisfaction des demandeurs de permis spéciaux de circulation	80 %	95 %	35

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

ENJEU 1 : INFRASTRUCTURES

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

OBJECTIF 1 : MAINTENIR LES INFRASTRUCTURES EN BON ÉTAT

Contexte lié à l'objectif : Au cours de l'exercice financier 2022-2023, des investissements majeurs ont été consacrés à la modernisation, à la réfection et à la préservation des infrastructures routières afin d'en assurer la pérennité.

- Des investissements totalisant 759,4 millions de dollars ont été réalisés pour la conservation des chaussées.
- L'état des structures du réseau supérieur requiert une attention particulière. Ainsi, 1 189,1 millions de dollars ont été consacrés à leur conservation.
- La réfection des structures du réseau routier municipal incombe au Ministère depuis janvier 2008. Ainsi, une somme de 122,6 millions de dollars a été investie dans ces travaux au cours de l'exercice financier 2022-2023.

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

(mesure de départ : 50 % en 2018)

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

6. Le Ministère est responsable de l'entretien du réseau routier supérieur composé de 31 134 kilomètres d'autoroutes, de routes nationales, de routes régionales, de routes collectrices ainsi que de chemins d'accès aux ressources. Cela exclut donc les rues, les routes et les chemins locaux gérés par les municipalités, d'autres ministères ou Hydro-Québec. Il est à noter que les bretelles, les voies de desserte et les chaussées en gravier ne sont pas considérées dans le calcul du bon état des chaussées.

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

Explication du résultat obtenu en 2022-2023

L'indice d'état gouvernemental permet d'évaluer l'état des infrastructures au Québec afin d'établir les priorités et de planifier les investissements inscrits à la programmation du Plan québécois des infrastructures. Cette mesure reflète l'état global de la chaussée, car il combine quatre indicateurs : l'indice de rugosité international, l'orniérage, la fissuration et la susceptibilité au gel.

Pour l'année 2022-2023, le Ministère a réalisé des interventions sur 1 478 kilomètres en effectuant les travaux suivants :

- des travaux de réfection sur 897 kilomètres visant à corriger les déficiences de la chaussée (réhabilitations mineures et majeures, ainsi que reconstruction);
- des travaux provisoires sur 314 kilomètres des chaussées déficientes;
- des travaux préventifs sur 267 kilomètres, soit le scellement de fissures et le resurfaçage mince.

Selon l'indice d'état gouvernemental, la chaussée est en bon état sur 50 % du réseau routier supérieur au Québec. Malgré les efforts déployés par le Ministère, ces travaux n'ont pas permis d'atteindre la cible de 53 % pour 2022-2023. La disponibilité budgétaire moindre pour les chaussées, aggravée par l'augmentation des coûts et par une hausse des reports de travaux induite par des situations exceptionnelles et imprévisibles, est à l'origine du problème.

Afin de maximiser les retombées à long terme des investissements en conservation des chaussées, le Ministère s'est doté d'une stratégie de planification des interventions en conservation des chaussées dont l'objectif est d'investir sur la bonne chaussée, au bon moment, avec la bonne technique, grâce à une planification optimale des interventions. Évolutive, révisée annuellement et adaptée à chaque région, cette stratégie tient compte de l'état du réseau, des besoins en interventions sur celui-ci, des paramètres financiers ainsi que des objectifs définis tant dans le Plan québécois des infrastructures que dans la planification stratégique du Ministère.

Des formations sur la planification stratégique des interventions à l'aide du système de gestion des chaussées sont disponibles en ligne en tout temps pour les usagers et les usagers de ce dernier.

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

	INDICE D'ÉTAT	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Selon le nombre	A, B et C (très bon, bon et satisfaisant)	51	55	53	50	50	50	49	50	51	50
	D (mauvais)	20	24	25	24	23	22	22	21	20	19
	E (très mauvais)	29	21	22	26	27	28	29	29	29	31
	Indice d'état médian	C	C	C	C	C	C	D	C	C	D

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

(mesure de départ : 76 % en 2018)

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

Explication du résultat obtenu en 2022-2023

La proportion des structures du réseau routier supérieur en bon état selon l'indice d'état gouvernemental est restée stable par rapport à celle de l'année précédente. Depuis 2013, la proportion de structures en bon état a connu une augmentation de sept points de pourcentage.

En 2022, 60 % des structures existantes avaient été construites entre les années 1960 et 1980. Étant donné que des travaux de réparation sont habituellement nécessaires 30 ans après la construction d'un ouvrage, les besoins actuels en matière d'entretien et de réparation sont encore importants.

Durant la dernière année, il est à noter que 50 structures déficientes ont été corrigées.

La préparation des projets de réfection ou de reconstruction de ponts prend plusieurs mois. L'amélioration de nombreux outils (contrats à exécution sur demande avec plusieurs prestataires de services, contrats de conception incluant plusieurs projets, contrats de construction incluant plusieurs projets, etc.) devrait favoriser l'accélération de la préparation des projets et des interventions par les directions générales territoriales au cours des prochaines années. Des interventions d'entretien, des démolitions d'ouvrages ainsi que des modifications apportées au système d'inspection peuvent avoir une incidence sur l'efficacité des équipes régionales à court terme.

Outre la disponibilité budgétaire, il faudra prendre en compte la capacité de l'industrie à prendre en charge un volume de travaux plus élevé.

7. Le réseau routier sous la responsabilité du Ministère comprend 5 652 structures dont la longueur est de 4,5 mètres ou plus.

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

	INDICE D'ÉTAT	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Selon le nombre	A, B et C (très bon, bon et satisfaisant)	71	72	74	75	75	76	77	77	78	78
	D (mauvais)	11	10	8	9	8	7	8	7	7	7
	E (très mauvais)	18	18	18	16	17	17	15	16	15	15
	Indice d'état médian	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Selon la valeur	A, B et C (très bon, bon et satisfaisant)	47	51	51	53	49	53	53	54	56	56
	D (mauvais)	12	10	8	9	9	8	9	8	7	7
	E (très mauvais)	41	39	41	38	42	39	38	38	37	37
	Indice d'état médian	D	C	C	C	D	C	C	C	C	C

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

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

(mesure de départ : 58 % en 2018)

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

Explication du résultat obtenu en 2022-2023

Depuis 2013, une augmentation de 12 points de pourcentage de la proportion de ponts du réseau municipal en bon état a été enregistrée. En 2022-2023, la proportion de ponts en bon état sur le réseau municipal sous la gestion du Ministère⁸ est restée stable par rapport à l'année précédente.

Durant la période, il est à noter que 61 structures déficientes ont été corrigées.

8. En 2022, 4 261 ponts du réseau municipal étaient sous la gestion du Ministère.

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

	INDICE D'ÉTAT	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Selon le nombre	A, B et C (très bon, bon et satisfaisant)	50	52	54	56	57	58	59	61	62	62
	D (mauvais)	14	12	10	9	8	8	9	7	8	8
	E (très mauvais)	36	36	36	35	35	34	32	32	30	30
	Indice d'état médian	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Selon la valeur	A, B et C (très bon, bon et satisfaisant)	49	50	52	53	57	58	58	61	60	60
	D (mauvais)	12	10	9	9	7	8	9	8	10	10
	E (très mauvais)	39	40	39	38	36	34	33	31	30	30
	Indice d'état médian	D	D	C	C	C	C	C	C	C	C

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

(mesure de départ : 58 % en 2018)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	60 %	65 %	70 %	75 %
Résultat	59 % (cible non atteinte)	67 % (cible atteinte)	65 % (cible non atteinte)	77 % (cible atteinte)

Explication du résultat obtenu en 2022-2023

La proportion des chaussées aéroportuaires asphaltées en bon état s'établissait à 77 % au 1^{er} novembre 2022, soit deux points de pourcentage au-dessus de la cible 2022-2023. Ce résultat est lié à la réalisation de travaux de réfection majeurs aux aéroports de Chicoutimi-Saint-Honoré et de Chibougamau en 2022.

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

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

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

Explication du résultat obtenu en 2022-2023

Les projets de réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie et du chemin de fer Québec Central, propriétés du gouvernement du Québec, progressent bien. La cible de 80 % de proportion des voies ferrées fonctionnelles sous la responsabilité du Ministère a été atteinte au 31 mars 2023 (80 %).

Ce résultat s'explique par la réalisation et l'avancement des principaux travaux sur des tronçons du chemin de fer de la Gaspésie. De Caplan à Port-Daniel-Gascons, au total, le Ministère doit réaliser des interventions sur 11 infrastructures majeures pour mettre en service ce tronçon. Une modification significative a été présentée au Conseil des ministres au printemps 2023 afin d'ajouter des interventions sur des structures supplémentaires. Les travaux de construction sont terminés sur une structure depuis le 31 mars 2022 et cinq chantiers étaient en cours en date du 31 mars 2023. Des travaux de maintien d'actifs ont aussi été réalisés pour favoriser la reprise des activités ferroviaires.

L'augmentation résulte aussi des travaux de maintien d'actifs réalisés sur le tronçon entre Scott et Vallée-Jonction du chemin de fer Québec Central.

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

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

Le Ministère prévoyait la réalisation de 25 projets routiers liés à l'adaptation aux changements climatiques au 31 mars 2023.

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

(mesure de départ : aucune)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	12 %	32 %	60 %	100 %
Résultat	8 % (cible non atteinte)	40 % (cible atteinte)	68 % (cible atteinte)	104 % (cible atteinte)

Explication du résultat obtenu en 2022-2023

En 2022-2023, 16 projets routiers inscrits à la programmation respectaient les deux critères pour être considérés comme des projets d'adaptation aux changements climatiques. Ces deux critères sont la présence d'un aléa naturel associé aux changements climatiques (inondation fluviale, submersion côtière, érosion fluviale et côtière, glissement de terrain d'origine naturelle, fonte du pergélisol ou avalanche) et une intervention dont l'objectif principal vise l'adaptation aux changements climatiques (ouvrages de stabilisation, ouvrages de protection, déplacement ou reconfiguration d'une infrastructure).

À la fin de l'exercice financier 2022-2023, neuf de ces projets routiers avaient été réalisés⁹, auxquels s'ajoutent les 17 projets terminés lors des trois premières années du Plan stratégique 2019-2023. Ainsi, au total, 26 projets ont été réalisés depuis le 1^{er} avril 2019 par rapport à l'objectif de 25 projets. Cela représente un résultat cumulatif de 104 %, ce qui dépasse donc la cible fixée. Les sept autres projets inscrits à la programmation qui n'ont pas encore été complétés feront l'objet d'un parachèvement en 2023-2024 ou ont été repoussés dans la planification (acquisition immobilière à terminer ou soumissions trop élevées en réponse à des appels d'offres).

ENJEU 2 : MOBILITÉ DURABLE

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

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

OBJECTIF 3 : POURSUIVRE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Contexte lié à l'objectif : Afin de réduire la dépendance du Québec aux énergies fossiles et de favoriser la transition vers une économie sobre en carbone, le gouvernement s'est engagé sur la voie de l'électrification des transports en s'appuyant sur des objectifs économiques et environnementaux. Des programmes et des mesures variés ont été mis de l'avant dans le Plan de mise en œuvre 2022-2027 du Plan pour une économie verte 2030, notamment des mesures visant l'électrification du parc de véhicules routiers légers et lourds.

Le nombre de véhicules électriques légers immatriculés au Québec, qu'ils soient entièrement électriques ou hybrides rechargeables, ne cesse d'augmenter dans toutes les régions. Ainsi, au 31 décembre 2022¹⁰, on en dénombrait 168 487, soit une augmentation de 31 611 véhicules (23,1 %) par rapport au 31 mars 2022. Parmi ceux-ci, la proportion des véhicules entièrement électriques est passée à 61 %, soit trois points de pourcentage de plus que l'an dernier.

Le nombre de véhicules électriques lourds a quant à lui connu sa plus forte hausse, et ce, en seulement neuf mois. Ainsi, le nombre de camions et d'autobus électriques immatriculés est passé à 787 au 31 décembre 2022, soit une augmentation de 132,8 % par rapport aux 338 véhicules lourds recensés l'année dernière.

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

10. En raison de contraintes de disponibilité des données découlant de la migration vers le nouveau système de la Société de l'assurance automobile du Québec, les résultats sont établis sur les données en date du 31 décembre 2022.

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

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

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	105 000	152 000	192 000	245 000
Résultat	110 640 (cible atteinte)	153 625 (cible atteinte)	202 498 (cible atteinte)	246 089 ^a (cible atteinte)

a. Donnée en date du 31 décembre 2022. En raison des travaux en cours de migration des données dans le nouveau système de la Société de l'assurance automobile du Québec, les données au 31 mars 2023 ne sont pas disponibles au moment de la rédaction de ce rapport.

Explication du résultat obtenu en 2022-2023

Au 31 décembre 2022, le nombre de véhicules électriques immatriculés était déjà suffisant pour atteindre la cible annuelle de 245 000 t éq. CO₂ fixée pour le 31 mars 2023. Les véhicules électriques ont ainsi permis d'éviter l'émission de 246 089 t éq. CO₂. La majeure partie des gaz à effet de serre évités est associée aux véhicules électriques légers avec 226 965 t éq. CO₂. Les véhicules lourds électriques ont quant à eux permis d'éviter l'émission de 19 124 t éq. CO₂.

Le grand chantier de l'électrification des transports

Avec le Plan pour une économie verte 2030, le gouvernement poursuit son grand chantier d'électrification des transports. Afin de réaliser les engagements ambitieux du gouvernement fixés pour l'année 2030, un comité interministériel sous la responsabilité du Ministère se réunit mensuellement pour veiller à la coordination et à la cohérence des interventions gouvernementales en matière d'électrification des transports.

Pour appuyer la transition énergétique dans le secteur du transport lourd, le Ministère a lancé le programme Écobus et a poursuivi les activités du Programme d'électrification du transport scolaire et du programme Écocardionnage. Ces programmes proposent différentes mesures permettant l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules et l'utilisation d'énergies de remplacement renouvelables.

Pendant l'année 2022-2023, le Ministère a contribué à l'installation de quatre bornes de recharge, dont deux sur le site stratégique de Saint-Théophile, le long de l'axe Québec-Maine, ainsi que deux autres dans l'aire de service de la Chaudière-Appalaches de l'autoroute 20. Ces bornes s'intègrent au Circuit électrique, le réseau de bornes de recharge publiques géré par Hydro-Québec, qui comptait 4 122 bornes au 31 mars 2023 (3 373 bornes de niveau 2 et 749 bornes de niveau 3).

Le Ministère a procédé à la révision de la Politique gouvernementale d'acquisition des véhicules. Dorénavant, tous les ministères et organismes souhaitant acheter un véhicule devront orienter leur choix vers un véhicule électrique. Le Centre de gestion de l'équipement roulant, qui est responsable de l'application de cette nouvelle politique, a notamment entrepris l'acquisition de plus de 500 véhicules électriques et a poursuivi ses travaux avec la Société québécoise des infrastructures pour planifier l'installation des infrastructures de recharge nécessaires.

Indicateur 3.2 : Nombre de véhicules électriques dans le parc gouvernemental

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

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	1 000	1 350	1 700	2 000
Résultat	1 246 (cible atteinte)	1 478 (cible atteinte)	1 705 (cible atteinte)	2 037 (cible atteinte)

Explication du résultat obtenu en 2022-2023

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

Au 31 mars 2023, le parc automobile gouvernemental comptait 2 037 véhicules électriques ou hybrides rechargeables en circulation ou réservés à des besoins saisonniers, soit 19,5 % de plus que le nombre recensé au 31 mars 2022.

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

Contexte lié à l'objectif : La mise en place d'une offre de services de transport diversifiée pour la population est une condition de base afin que toutes et tous puissent avoir accès à plusieurs options de déplacement. Le Ministère veut soutenir l'implantation du transport durable par l'intermédiaire d'un plus large éventail de choix en vue d'améliorer les déplacements quotidiens en les rendant plus efficaces, sécuritaires et abordables. De plus, un transport collectif performant exerce une influence directe sur l'économie des régions et sur leur adaptation aux changements climatiques.

À cet égard, les autorités organisatrices de transport bénéficient du soutien financier du Ministère dans la mise en place de grands projets stratégiques de transport collectif tels que :

- **Le projet de tramway de Québec :** en avril 2022, le gouvernement du Québec a adopté des mesures permettant au projet de tramway de Québec de franchir de nouveaux jalons essentiels à sa réussite. En effet, il a autorisé le lancement de deux appels de propositions auprès des fournisseurs et des entrepreneurs qualifiés, soit un premier pour la conception, la fourniture et l'entretien du matériel roulant et un second pour la conception, la construction et l'entretien des infrastructures. Le gouvernement a également adopté un décret permettant le versement d'une subvention additionnelle d'un maximum de 124 millions de dollars afin de poursuivre la réalisation des activités et des travaux préparatoires.

- **Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal et le remplacement du système de contrôle des trains sur la ligne bleue** : le Ministère, en collaboration avec les partenaires concernés, a assuré le suivi de la fin de la phase de planification et accompagne désormais la Société de transport de Montréal dans la phase de réalisation alors que les dossiers d'affaires de ces deux projets ont été approuvés par le Conseil des ministres. En avril 2022, l'avis de qualification du tunnelier a été publié, puis l'appel d'offres a été lancé en décembre 2022, et des travaux préparatoires ont pu débuter dans le secteur Viau-Jean-Talon. En janvier 2023, un appel d'offres concernant le contrôle de train a été lancé.
- **La voie réservée du service rapide par bus et le chantier de réfection majeure du pont Pie-IX** : le service rapide par bus sur le boulevard Pie-IX, entre Montréal et Laval, a été mis en service graduellement en novembre 2022. Les travaux de prolongement et de finalisation du service se poursuivent. Ainsi, le Ministère continue d'assurer la coordination entre le chantier de la voie réservée du service rapide par bus et le chantier de réfection majeure du pont Pie-IX, et de même dans le secteur de Montréal, entre les travaux liés au service rapide par bus et d'autres chantiers en cours.
- **Le garage souterrain à la station de métro Côte-Vertu, à Montréal** : le garage a été inauguré en juin 2022, puis mis en service. Le Ministère a assuré le suivi de la phase de réalisation du projet, dont la Société de transport de Montréal est gestionnaire, afin de le livrer dans le respect des coûts autorisés.
- **Le projet structurant de transport collectif électrique entre l'ouest de Gatineau et le centre-ville d'Ottawa** : le Ministère a continué de suivre les activités du volet étude de ce projet et a multiplié les démarches auprès du gouvernement fédéral pour assurer la contribution financière de ce dernier au projet.
- **Les mesures prioritaires sur le boulevard Guillaume-Couture, à Lévis** : le Ministère a assuré le suivi de la phase de réalisation du projet.
- **Le Réseau express métropolitain de l'Est** : le 2 mai 2022, le gouvernement du Québec a annoncé une modification importante du tracé du projet, en retirant le tronçon « centre-ville » et en ne conservant que les deux antennes du projet initial, à savoir le tronçon nord vers le cégep Marie-Victorin et le tronçon est vers Pointe-aux-Trembles. La poursuite du projet a été confiée à un groupe de travail piloté par l'Autorité régionale de transport métropolitain et formé de la Société de transport de Montréal, de la Ville de Montréal et du Ministère. Le mandat du groupe consiste à proposer une nouvelle version du projet qui permettra d'assurer un meilleur arrimage avec les lignes de métro et d'améliorer l'intégration urbaine dans Mercier-Est. Le groupe doit également étudier des possibilités de prolongement vers Rivière-des-Prairies, Laval et Lanaudière. Un rapport intermédiaire a été déposé et rendu public le 27 janvier 2023.
- **Le Réseau express métropolitain** : le Ministère a poursuivi sa collaboration avec CDPQ Infra en vue de la mise en service du Réseau express métropolitain, dont les premiers départs sont prévus en 2023 sur le segment Rive-Sud. Le reste du réseau sera en activité en 2024, à l'exception de l'antenne vers l'aéroport, qui devrait l'être en 2027.

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

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

Indicateur 4.1 : Achalandage du transport collectif

(mesure de départ : 644 millions de déplacements effectués en 2018¹¹)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	s. o.	260 millions de déplacements	330 millions de déplacements	382 millions de déplacements
Résultat	s. o.	305,7 millions de déplacements (cible atteinte)	233,1 millions de déplacements (cible non atteinte)	332,2 millions de déplacements (cible non atteinte)

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

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

Explication du résultat obtenu en 2022-2023

L'achalandage du transport collectif a atteint 332,2 millions de déplacements¹² en 2022, soit une augmentation de 42,5 % par rapport à celui observé en 2021.

La levée des mesures sanitaires, en février 2022, a provoqué une reprise graduelle des déplacements et une augmentation importante de l'achalandage. Avec l'instauration de nouvelles habitudes de télétravail, on compte désormais moins de travailleurs parmi les usagers du transport en commun. Les réseaux sont donc plus sensibles aux variations liées au calendrier scolaire : une hausse appréciable de l'achalandage est constatée au mois de septembre lors du retour en classe.

Achalandage du transport collectif (millions de déplacements)

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
604,9	605,4	598,8	604,2	619,2	643,9	649,7	305,7	233,1 ^a	332,2 ^b

a. Donnée révisée en date du 25 mai 2023 en fonction des données transmises par l'Association du transport urbain du Québec en 2023 concernant l'achalandage réel constaté en 2021.

b. Donnée préliminaire en date du 25 mai 2023 en fonction des données transmises par l'Association du transport urbain du Québec en 2023 concernant l'achalandage réel constaté en 2022.

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

12. Il s'agit d'une donnée préliminaire en date du 25 mai 2023.

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

- En vigueur du 1^{er} avril 2020 au 31 décembre 2023, le Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes dispose d'un budget de 1,675 milliard de dollars visant à soutenir les organismes de transport collectif qui ont connu une détérioration de leur situation financière à cause de la pandémie.
- En vigueur du 1^{er} avril 2022 au 31 mars 2023, le Programme d'aide à la relance du transport interurbain par autobus était doté d'un budget de 20 millions de dollars et avait comme objectif général d'assurer la relance de ces services de manière à garantir la mobilité interrégionale post-COVID-19 de la population et ainsi à contribuer à la reprise économique du Québec.

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

(mesure de départ : 8 941 507 déplacements en 2017¹³)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	s. o.	9,0 millions de déplacements	4,5 millions de déplacements	4,4 millions de déplacements
Résultat	s. o.	9,4 millions de déplacements (cible atteinte)	5,3 millions de déplacements (cible atteinte)	5,7 millions de déplacements (cible atteinte)

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

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

Explication du résultat obtenu en 2022-2023

Le nombre de déplacements des personnes admises en transport adapté est estimé pour l'année 2021¹⁴ à 5 716 369 (donnée disponible), ce qui représente une hausse de 7,7 % par rapport aux données de l'année précédente. La pandémie a entraîné des changements dans les habitudes d'utilisation des divers services de transport, y compris le transport adapté.

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

14. La donnée de 2022 sera disponible dans le prochain rapport annuel de gestion.

Déplacements des personnes admises en transport adapté

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 ^a	2019 ^a	2020 ^b	2021 ^b
7 657 640	7 878 202	8 208 115	8 435 437	8 728 612	8 941 507	9 140 917	9 409 280	5 307 912	5 716 369

a. Donnée révisée en date du 17 mai 2023.

b. Donnée préliminaire en date du 17 mai 2023.

OBJECTIF 5 : ASSURER LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

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

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

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

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

Explication du résultat obtenu en 2022-2023

La moyenne triennale des accidents mortels et graves pour la période 2020-2021-2022 a diminué de 13,8 %, avec 1 348 accidents, comparativement à 1 564 pour la période de référence 2016-2017-2018. Le nombre de véhicules en circulation sur l'ensemble du réseau routier québécois et le nombre de titulaires de permis de conduire sont en hausse pour l'année 2022.

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

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Moyenne triennale se terminant l'année indiquée	1 956	1 794	1 677	1 602	1 603	1 564	1 514	1 411	1 354	1 348
Véhicules en circulation	6 191 286	6 240 266	6 310 810	6 416 349	6 552 488	6 608 276	6 697 819	6 834 681	6 995 085	7 058 605
Titulaires de permis de conduire	5 241 846	5 283 950	5 330 564	5 375 648	5 414 479	5 473 342	5 528 681	5 546 433	5 655 647	5 734 325

En 2022, le nombre d'accidents mortels a connu une hausse par rapport à celui des années précédentes. En effet, il y a eu 366 accidents mortels en 2022, soit 47, 50 et 56 accidents mortels de plus par rapport à 2021, 2020 et 2019. Il s'agit du plus grand nombre depuis 2013, où 370 accidents mortels étaient survenus.

Toujours en 2022, il y a eu 1 031 accidents graves, ce qui représente des hausses de 4 et 47 accidents graves par rapport aux années 2021 et 2020, mais des baisses de 71 et 158 par rapport aux années 2019 et 2018.

La moyenne triennale de 2020-2021-2022, 1 348 accidents, a diminué de 6 accidents par rapport à celle de 2019-2020-2021. De ce fait, le pourcentage de diminution de la moyenne triennale de 2020-2021-2022 par rapport à celle de l'année de référence 2016-2017-2018, soit 13,8 %, est légèrement plus élevé que celui obtenu lors de la reddition de comptes précédente, c'est-à-dire 13,4 %.

L'indicateur a été conçu à partir des moyennes triennales pour refléter la tendance et non les variations annuelles. Dans ce contexte, la cible de 7 % est largement atteinte en 2022.

À l'égard de la sécurité routière, le Ministère a notamment procédé à la correction de 11 sites à potentiel d'amélioration¹⁵ en 2021-2022. Un site à potentiel d'amélioration est un site de dimensions restreintes qui a été le lieu d'un accident mortel, d'accidents graves ou d'un nombre anormalement élevé d'accidents pouvant être réduit de manière efficace par une intervention sur l'infrastructure. À cet effet, plusieurs interventions peuvent être effectuées afin de réduire de manière significative le nombre d'accidents sur les routes du Ministère. Parmi les travaux exécutés et terminés en 2021-2022 à la suite d'études de sécurité réalisées par le Ministère se trouvent, par exemple, les projets suivants :

- l'élargissement de deux à quatre voies divisées sur la route 277, de 200 mètres au sud de la route 218 jusqu'à la rue Albert-DeBlois et la rue Gilles-Audet, à Saint-Anselme, dans Chaudière-Appalaches;

15. La liste des sites à potentiel d'amélioration en sécurité routière 2021-2022 est disponible sur le site Web du Ministère : https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/transports/circulation_securite_routiere/travaux-amelioration-sites-a-risque/Liste-Sites-Potentiel-Amelioration-2021-2022.pdf

- la correction de courbes non conformes aux normes sur la route 138, près des lacs de l'Étape et la Ligne, du kilomètre 805 au kilomètre 808, à Franquelin, sur la Côte-Nord;
- l'installation de feux de circulation à l'intersection de la route 112 et des rues Irwin et Raymond-Héroux, à Granby, en Estrie;
- le réaménagement de l'intersection de la route 112 et de la rue Notre-Dame, à Chambly, et la reconstruction de la bande centrale, dans la région métropolitaine de Montréal;
- la reconstruction du profil de la route 169 et l'aménagement d'une voie de virage à gauche dans les deux sens, dans le secteur compris entre la rue Lamontagne et le chemin du Domaine Martel, à Saint-Prime, au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

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

OBJECTIF 6 : DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ DU RÉSEAU

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

Afin d'appuyer l'industrie du transport maritime, le Ministère avait annoncé, en octobre 2021, dans le cadre d'Avantage Saint-Laurent, son programme d'investissement en infrastructures maritimes de 100 millions de dollars. En 2022-2023, six projets ont été financés en vertu de ce programme pour un total d'environ 40 millions de dollars. Relativement à la mise en œuvre d'Avantage Saint-Laurent (mesure 2 « Soutenir des projets d'infrastructures maritimes visant le développement des marchés et la relance économique »), le Ministère a approuvé par décret le versement d'une aide financière de 15,5 millions de dollars à l'Administration portuaire de Montréal pour la réalisation de trois projets de mise à niveau d'infrastructures nécessaires aux activités portuaires. Toujours dans le cadre d'Avantage Saint-Laurent (mesure 4 « Établir un corridor économique intelligent »), le gouvernement a financé cinq projets totalisant 9,4 millions de dollars.

Au 31 mars 2023, le Ministère a réservé 54,8 millions de dollars dans la mesure 2 d'Avantage Saint-Laurent, « Soutenir des projets d'infrastructures maritimes visant le développement des marchés et la relance économique » pour les projets d'investissement de catégorie « développement ». Ces projets concernent trois ports de l'est du Québec, propriété du ministère des Transports et de la Mobilité durable, lesquels sont administrés par la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie :

- Port de Gros-Cacouna : aménagements en vue d'augmenter le tonnage de marchandises en vrac et d'accueillir des navires pour la réparation et l'entretien en hiver. La contribution prévue du Ministère est de 4,8 millions de dollars;

- Port de Matane : construction d'un second poste à quai. La contribution prévue du Ministère est de 44,9 millions de dollars;
- Port de Gaspé : aménagement de terrains pour les besoins d'entreposage et d'un espace d'accueil pour les croisières. La contribution prévue du Ministère est de 5,0 millions de dollars.

Pour l'année financière 2022-2023, les investissements réalisés pour les immobilisations en développement dans ces trois ports ont totalisé 7,9 millions de dollars.

Dans le but d'appuyer l'industrie du transport ferroviaire, le Ministère s'est engagé financièrement dans la réalisation de trois projets soumis en vertu du volet 2 : Intégration modale du Programme de soutien aux infrastructures de transport ferroviaire et à l'intégration modale. Le premier engagement, soit une somme de 1 748 000 dollars accordée à H. L. Boisvert inc., vise l'implantation d'infrastructures de transbordement ferroviaire (entreposage et balance). Le deuxième engagement, une somme de 1 888 936 dollars accordée à Harnois Énergies inc., vise la construction d'un embranchement ferroviaire et l'installation d'infrastructures de transbordement. Enfin, le troisième engagement, une somme de 715 876 dollars accordée à Solurail Logistique inc., appuie l'acquisition d'équipements spécialisés mobiles de transbordement ferroviaire. Les engagements totaux pour le volet 2, en 2022-2023, s'élèvent donc à près de 4,4 millions de dollars.

Conformément à l'Entente sectorielle de développement du corridor ferroviaire Estrie-Montérégie (ESD), le Ministère a réservé le montant de 450 000 dollars pour soutenir la réalisation d'une étude de faisabilité sur le corridor ferroviaire Estrie-Montérégie. Le premier versement de 225 000 dollars a eu lieu dans l'année financière 2021-2022. Le second versement, prévu à l'origine en 2022-2023, a été reporté à l'année financière subséquente. La Ville de Sherbrooke, désignée comme fiduciaire de l'ESD, a lancé un appel d'offres public et la firme a été sélectionnée le 17 mars 2023. Le Ministère s'assure, par sa présence aux réunions régulières de l'ESD, du bon déroulement de l'étude.

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

(mesure de départ : 181 644 milliers de tonnes en 2018¹⁶)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	s. o.	170 000	175 000	185 000
Résultat	s. o.	182 276 (cible atteinte)	187 110 ^a (cible atteinte)	192 350 ^b (cible atteinte)

a. Dans le *Rapport annuel de gestion 2021-2022*, la valeur des marchandises transbordées pour l'année 2021 a été estimée à 184 282 milliers de tonnes. Cette valeur a été révisée à 187 110 milliers de tonnes.

b. Puisque les données probantes ne sont pas disponibles pour l'année 2022, la valeur présentée est une estimation. Elle sera révisée dans le prochain rapport annuel de gestion.

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

16. La cible est basée sur les données des années 2017 à 2021. En 2030, on vise une augmentation de 25 % par rapport à 2017. Ainsi, les données de 2022 sont basées sur cette projection.

Explication du résultat obtenu en 2022-2023

En 2022, la quantité de marchandises transbordées est estimée à 192 350 milliers de tonnes. Il s’agit d’une augmentation de 2,8 % par rapport aux 187 110 milliers de tonnes observées en 2021. Cette hausse s’explique notamment par l’augmentation d’environ 16,3 % des échanges internationaux. En effet, les exportations internationales ont enregistré une augmentation de 12,9 % alors que les importations ont augmenté de 19,6 % par rapport à 2021. Ces augmentations sont attribuables, entre autres, aux exportations des minerais et concentrés de plomb et de zinc (+809 %), de locomotives, de matériel ferroviaire roulant et de matériel de transport en commun rapide (+177 %) et aux importations des carburants diesel et biodiesel (+387 %) et de carburant d’aviation (+271 %). Le tonnage des marchandises par voie maritime a connu une croissance estimée d’environ 2,8 % entre 2021 et 2022. Les données publiées par les autorités portuaires canadiennes de Montréal et de Sept-Îles pour 2022 montrent que le tonnage total a augmenté respectivement d’environ 5,8 % et 4,1 %.

En raison de l’indisponibilité de données, les tonnages de marchandises transbordées n’incluent pas les données du port de Bécancour et des ports sous la gestion de la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie. Les données publiées récemment par la Société de développement économique du Saint-Laurent et Innovation maritime viennent combler cette lacune. Si les données de ces ports avaient été prises en compte, les tonnages de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec seraient estimés à 210 610 milliers de tonnes en 2022-2023, comparativement à une mesure de départ de 200 840 milliers de tonnes en 2018.

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

Contexte lié à l’objectif : En appui à la volonté gouvernementale de lutte contre les changements climatiques et de décarbonation de la société québécoise, le Ministère fait preuve de proactivité et d’innovation en appliquant une démarche de gestion du carbone à certaines de ses activités. Cette démarche vise à quantifier, à éviter et à réduire les émissions de gaz à effet de serre produites dans le cadre des travaux des projets routiers de 100 millions de dollars et plus, puis, éventuellement, à compenser les émissions restantes. L’approche est appliquée à partir du moment où ces projets sont inscrits à l’étape de la réalisation au Plan québécois des infrastructures.

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

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

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

Les cibles de l'indicateur 7.1 ont été modifiées pour les années 2021-2022 et 2022-2023 en raison des répercussions des diverses mesures de relance économique découlant de la crise de la COVID-19, dont l'adoption, le 10 décembre 2020, de la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure.

Explication du résultat obtenu en 2022-2023

En 2022-2023, cinq projets de 100 millions de dollars et plus sont passés à l'étape de la réalisation au Plan québécois des infrastructures 2023-2033. L'approche de carboneutralité est appliquée à l'ensemble de ces projets, ce qui permet d'obtenir un résultat de 100 % :

- Autoroute 70 entre Grande-Anse et La Baie – Construction;
- Autoroute 19 entre Laval et Bois-des-Filion – Construction;
- Autoroute 55 entre Bécancour et Sainte-Eulalie – Élargissement et réaménagement;
- Pont de l'Île-d'Orléans entre la rive nord du fleuve Saint-Laurent et l'île d'Orléans – Reconstruction;
- Pont de l'Île-aux-Tourtes entre Vaudreuil-Dorion et Senneville – Reconstruction.

ENJEU 3 : PERFORMANCE ORGANISATIONNELLE

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

Le déploiement d'une culture d'amélioration continue et d'une approche axée sur l'expérience client misant sur l'innovation s'est poursuivi en 2022-2023. Le Ministère a également renforcé les mécanismes de collaboration avec les municipalités afin d'améliorer l'efficience des interventions ministérielles lors d'événements spécifiques (travaux, mobilité hivernale, sécurité).

En 2022-2023, le Ministère a misé sur le renforcement du savoir-faire de son personnel en matière d'amélioration continue, de résolution de problèmes et d'expérience client. Toujours dans l'objectif d'accroître sa performance, le Ministère a poursuivi l'amélioration de ses processus et de ses façons de faire.

OBJECTIF 8 : ASSURER UNE GESTION RIGOUREUSE DES PROJETS ROUTIERS

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

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

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

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	≥ 90 %	≥ 90 %	≥ 90 %	≥ 90 %
Résultat	96,7 % (cible atteinte)	90,8 % (cible atteinte)	90,1 % (cible atteinte)	87,4 % (cible non atteinte)

Explication du résultat obtenu en 2022-2023

Le Ministère a utilisé 87,4 % du montant des investissements prévu à la programmation initiale. Le résultat s'explique notamment par :

- la rareté des ressources humaines et les moyens de pression des ingénieurs de l'État;
- les conditions du marché pour les appels d'offres. En effet, les problèmes d'approvisionnement ainsi que les délais de livraison de certains matériaux ont persisté de façon telle qu'ils ont retardé le début des travaux sur plusieurs chantiers;
- la disponibilité limitée des prestataires de services pour la surveillance des chantiers (y compris l'assurance qualité).

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

- l'application rigoureuse des orientations en matière de gestion de projets routiers;
- un nombre important de projets avec contrats signés ou sur le point de l'être en début d'année financière.

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

Contexte lié à l'objectif : Le Ministère figure parmi les plus importants donneurs d'ouvrage de l'Administration publique québécoise. Il accorde 2 300 contrats de 25 000 dollars et plus en moyenne par année pour la construction d'infrastructures de transport sécuritaires et leur entretien, ainsi que pour les services liés au transport relevant de sa responsabilité (construction, services professionnels, services techniques et approvisionnement). Une gestion contractuelle efficace et rigoureuse assure une utilisation adéquate des fonds publics.

Dans cette optique, le Ministère s'efforce de maintenir la qualité de sa gestion contractuelle en :

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

Indicateur 9.1 : Taux de respect global du montant à la signature des contrats**(mesure de départ** : 97,2 % au 31 mars 2019)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	≤ 100 %	≤ 100 %	≤ 100 %	≤ 100 %
Résultat	98,2 % (cible atteinte)	99,6 % (cible atteinte)	99,8 % (cible atteinte)	99,7 % (cible atteinte)

Explication du résultat obtenu en 2022-2023

La valeur définitive des contrats terminés de construction et de services professionnels relatifs aux infrastructures de transport représente 99,7 % de la valeur de ces contrats à leur signature¹⁷. Le Ministère a donc atteint la cible fixée.

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

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

En vue d'offrir un service de qualité aux municipalités, le Ministère s'engage à réduire le délai de traitement des demandes d'aide financière¹⁸ complètes pour les deux volets suivants du programme :

- Redressement;
- Accélération.

Indicateur 10.1 : Délai moyen de traitement des demandes d'aide financière complètes**(mesure de départ** : n'a jamais été mesuré; nouvel indicateur)

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	60 jours	75 jours	60 jours	50 jours
Résultat	Non disponible (cible non atteinte)	48 jours ^a (cible atteinte)	38 jours (cible atteinte)	35 jours (cible atteinte)

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

17. À partir de 2021-2022, les demandes d'exécution terminées qui ont été émises dans le cadre de contrats à exécution sur demande à plusieurs prestataires de services (CEDPP) qui étaient toujours en vigueur au 31 mars 2023 sont considérées dans le calcul de cet indicateur comme si elles étaient des contrats en soi.

18. Cet engagement exclut les délais municipaux et les périodes durant lesquelles les budgets ne sont pas disponibles.

En janvier 2021, les cibles de l'indicateur du délai moyen de traitement des demandes d'aide financière complètes ont été modifiées à compter de 2020-2021 en raison des répercussions de la pandémie de COVID-19 et de la relance économique.

En effet, afin de soutenir la relance économique, le gouvernement a accordé des investissements additionnels de 100 millions de dollars pour 2020-2021 aux volets Redressement et Accélération du Programme d'aide à la voirie locale, portant le budget du programme à 330 millions de dollars. Ces mêmes volets ont bénéficié d'un budget de 150 millions de dollars en 2021-2022. Ces hausses budgétaires sont importantes comparativement à la somme annuelle de 70 millions de dollars historiquement accordée. Au cours de l'exercice financier 2022-2023, le Ministère a reçu une bonification budgétaire de 120 millions de dollars afin de financer davantage de projets relatifs aux volets Redressement, Accélération et Soutien du Programme d'aide à la voirie locale.

Explication du résultat obtenu en 2022-2023

En 2022-2023, la cible révisée a été atteinte avec un délai moyen de 35 jours ouvrables pour le traitement des demandes d'aide financière complètes des volets Redressement et Accélération du Programme d'aide à la voirie locale. Ainsi, le délai de traitement des demandes d'aide financière a été réduit de 13 jours ouvrables depuis 2020-2021.

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

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

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

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

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

Soucieux d'offrir des services de qualité à la population, le Ministère demeure à l'écoute des besoins et des attentes des usagers afin d'améliorer son offre de service en continu.

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

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

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

Explication du résultat obtenu en 2022-2023

Pour la période 2022-2023, le Ministère a maintenu un taux de satisfaction stable de 95 %¹⁹ comme l'année précédente et atteint sa cible pour une quatrième année de suite.

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

2.2 Déclaration de services aux citoyennes et aux citoyens

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

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

Résultats relatifs aux engagements portant sur la qualité des services

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

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

Résultats relatifs aux engagements portant sur les normes de service

En 2022-2023, les huit engagements portant sur les normes de service ont tous été respectés.

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

Date d'entrée en vigueur : 28 octobre 2021

Québec 511

ENGAGEMENTS	CIBLES PRÉVUES PAR LA DSC	RÉSULTATS 2021-2022	RÉSULTATS 2022-2023
Assurer la prise de votre appel téléphonique au service Québec 511 par une préposée ou un préposé dans un délai maximal de trois minutes	Pour 90 % des appels	94 % (cible atteinte)	96 % (cible atteinte)
Assurer une réponse à votre demande écrite de renseignements par une préposée ou un préposé dans un délai maximal de 10 jours ouvrables	Pour 90 % des demandes	93 % (cible atteinte)	93 % (cible atteinte)
Mettre à jour les informations diffusées sur les plates-formes de Québec 511 dans un délai maximal de 20 minutes à la suite de la validation d'un événement ayant des répercussions sur la circulation sur le réseau routier sous la responsabilité du Ministère	Pour 90 % des informations	99 % (cible atteinte)	99 % (cible atteinte)
Mesurer votre satisfaction à l'égard du service Québec 511	90 % de satisfaction	93 % (cible atteinte)	92 % (cible atteinte)

Explication des résultats obtenus

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

Québec 511²⁰ a répondu à 44 443 appels²¹ en 2022-2023. Malgré cette hausse du nombre d'appels, Québec 511 a été en mesure d'augmenter de deux points de pourcentage sa performance en regard de la cible à atteindre.

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

21. En raison de la panne d'un serveur, les statistiques pour la période du 26 décembre 2022 au 22 janvier 2023 ont été perdues. Ainsi, le résultat présenté ne peut tenir compte de ces trois semaines.

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

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

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

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

Mesurer la satisfaction à l'égard du service Québec 511

Afin de connaître la satisfaction des usagères et des usagers du service Québec 511, le Ministère a sondé²² la population sur une période de quatre semaines en février et en mars 2023. Le taux global de satisfaction des usagères et des usagers de Québec 511 est de 92 %. Ce résultat est sensiblement le même que celui observé en 2021-2022. L'ensemble des services de Québec 511 conserve un taux de satisfaction élevé de la part des personnes qui les utilisent.

Les informations relatives aux conditions routières hivernales demeurent celles qui sont jugées les plus utiles par 83 % des utilisatrices et des utilisateurs, suivies principalement par celles qui concernent les travaux routiers (67 %) et les événements en cours sur le réseau (57 %).

Voici quelques autres constats tirés du sondage :

- le taux de satisfaction à l'endroit de l'application mobile de Québec 511 se maintient à 94 %, et une forte majorité des usagères et des usagers (89 %) se montrent satisfaits de la clarté des informations présentées;
- parmi les utilisatrices et les utilisateurs sondés qui consultent Québec 511, les plus nombreux à le faire exclusivement pour connaître les conditions routières hivernales habitent les régions administratives du Bas-Saint-Laurent (100 %), de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (100 %) et du Nord-du-Québec (100 %), et ceux qui le consultent principalement à cette fin se trouvent en Chaudière-Appalaches (98 %) et en Estrie (97 %);
- les utilisatrices et les utilisateurs consultent le service quelques heures avant un déplacement (47 %) ou tout juste avant de prendre la route (32 %);
- près de la moitié des utilisatrices et des utilisateurs du service téléphonique disent avoir parlé à une préposée ou un préposé aux renseignements pour signaler un incident ou un accident sur le réseau routier (49 %) ou pour s'informer sur divers sujets (48 %).

22. Le rapport et les résultats du sondage sont disponibles à l'adresse suivante : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/acces-information-renseignements-personnels/documents-reglement-diffusion/etudes-rapports/rapports-sondages/Pages/rapports-sondages.aspx>.

Permis spéciaux de circulation

ENGAGEMENTS	CIBLES PRÉVUES PAR LA DSC	RÉSULTATS 2021-2022	RÉSULTATS 2022-2023
Mesurer votre satisfaction à l'égard du service de permis spéciaux de circulation	80 % de satisfaction ^a	95 % (cible atteinte)	95 % (cible atteinte)

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

Explication des résultats obtenus

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

Aides financières – Programme d'aide à la voirie locale

ENGAGEMENTS	CIBLES PRÉVUES PAR LA DSC	RÉSULTATS 2021-2022	RÉSULTATS 2022-2023
Traiter dans les délais ciblés les demandes déposées dans le cadre des appels de projets des volets Redressement et Accélération du Programme d'aide à la voirie locale	Délai moyen de 60 jours ouvrables en 2021-2022	38 jours (cible atteinte) 294 demandes déposées	35 jours (cible atteinte) 315 demandes déposées

Explication des résultats obtenus

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

Réclamations pour dommages

ENGAGEMENTS	CIBLES PRÉVUES PAR LA DSC	RÉSULTATS 2021-2022	RÉSULTATS 2022-2023
Répondre à votre demande de réclamation pour dommages dans un délai maximal de 60 jours ouvrables	Pour 90 % des demandes	84 % (cible non atteinte)	90 % (cible atteinte)

Explication des résultats obtenus

Au cours de l'année financière 2022-2023, le Ministère a traité 2 292 demandes de réclamation pour dommages. Ce sont 90 % des demandes qui ont été traitées dans un délai maximal de 60 jours ouvrables, soit six points de pourcentage de plus comparativement à celui de 2021-2022. Les travaux visant l'optimisation du processus et l'amélioration du délai de traitement des demandes, entrepris dans la dernière période, se poursuivent.

Suivi des plaintes

Le Ministère mise sur l'amélioration de la qualité de ses services en accordant une grande attention aux plaintes, aux commentaires et aux suggestions qu'il reçoit.

ENGAGEMENTS	CIBLES PRÉVUES PAR LA DSC	RÉSULTATS 2021-2022	RÉSULTATS 2022-2023
Répondre à votre plainte dans un délai de 20 jours ouvrables	Pour 90 % des plaintes	92 % (cible atteinte)	91 % (cible atteinte)

Explication des résultats obtenus

Au cours de l'exercice 2022-2023, le Ministère a traité 4 091 plaintes. Le délai de traitement maximal, fixé à 20 jours ouvrables, a été respecté dans 91 % des dossiers de plaintes. Le nombre de plaintes traitées a légèrement diminué, passant de 4 104 en 2021-2022 à 4 091 en 2022-2023.

Plaintes reçues

Le nombre de plaintes reçues au Ministère a diminué de 2 %, passant de 4 160 en 2021-2022 à 4 088 en 2022-2023. Pour l'année 2022-2023, ce sont 1 473 plaintes qui étaient fondées, soit 36 %, ce qui représente le même pourcentage qu'en 2021-2022.

Les 3 615 plaintes relatives au réseau routier représentent 88 % des plaintes reçues en 2022-2023. De ce nombre, les plaintes concernant la chaussée (988 plaintes) et les travaux routiers (659 plaintes) sont celles qui représentent le plus grand volume en 2022-2023.

3. LES RESSOURCES UTILISÉES

3.1 Utilisation des ressources humaines

Répartition de l'effectif par secteur d'activité

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

SECTEURS D'ACTIVITÉ	2021-2022	2022-2023	ÉCART
Sous-ministériat à la performance organisationnelle	307	336	29
Sous-ministériat à l'électrification des transports, à la sécurité et à la mobilité	193	203	10
Sous-ministériat à l'expertise contractuelle et immobilière	338	362	24
Sous-ministériat à l'ingénierie et aux infrastructures	618	624	6
Sous-ministériat aux grands projets routiers et à la région métropolitaine de Montréal	1 156	1 177	21
Sous-ministériat aux projets stratégiques de transport collectif et ferroviaire	47	57	10
Sous-ministériat aux services à la gestion	696	673	-23
Sous-ministériat aux services gouvernementaux aérien, aéroportuaire et de l'équipement roulant ^a	730	751	21
Sous-ministériat aux territoires	3 684	3 720	36
Bureau du sous-ministre	58	63	5
TOTAL	7 827	7 966	139

a. Cette donnée comprend la Direction générale du service aérien gouvernemental et la Direction générale du Centre de gestion de l'équipement roulant.

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

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

CATÉGORIE D'EMPLOI	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Personnel d'encadrement	28	30	27
Professionnelles et professionnels	17	20	16
Ingénieures et ingénieurs	7	8	7
Personnel de soutien et technique	43	47	43
Ouvrières et ouvriers	281	276	281
TOTAL	376	381	374

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

Effectif moyen par région administrative

RÉGION ADMINISTRATIVE	2021-2022			2022-2023			VARIATION
	RÉGULIER	OCCASIONNEL ^a	TOTAL	RÉGULIER	OCCASIONNEL ^a	TOTAL	
Bas-Saint-Laurent	323	97	420	330	101	431	2,6 %
Saguenay-Lac-Saint-Jean	259	51	310	260	57	317	2,3 %
Capitale-Nationale	2 266	213	2 479	2 258	223	2 481	0,1 %
Mauricie	228	54	282	245	63	308	9,2 %
Estrie	221	84	305	255	99	354	16,1 %
Montréal	922	139	1 061	930	125	1 055	-0,6 %
Outaouais	213	48	261	216	55	271	3,8 %
Abitibi-Témiscamingue	241	85	326	231	82	313	-4,0 %
Côte-Nord	235	57	292	229	58	287	-1,7 %
Nord-du-Québec	25	16	41	28	14	42	2,4 %
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	147	78	225	151	70	221	-1,8 %
Chaudière-Appalaches	293	96	389	300	96	396	1,8 %
Laval	165	28	193	189	27	216	11,9 %
Lanaudière	94	36	130	92	43	135	3,8 %
Laurentides	274	44	318	298	49	347	9,1 %
Montréal	552	113	665	552	95	647	-2,7 %
Centre-du-Québec	89	41	130	101	44	145	11,5 %
TOTAL	6 547	1 280	7 827	6 665	1 301	7 966	1,8 %

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

Effectif moyen par catégorie d'emploi

CATÉGORIE D'EMPLOI	2021-2022			2022-2023			VARIATION
	RÉGULIER	OCCASIONNEL ^a	TOTAL	RÉGULIER	OCCASIONNEL ^a	TOTAL	
Personnel d'encadrement	394	-	394	390	1	391	-0,8 %
Professionnelles et professionnels	1 427	66	1 493	1 504	81	1 585	6,2 %
Ingénieures et ingénieurs	1 137	23	1 160	1 192	23	1 215	4,7 %
Techniciennes et techniciens des travaux publics ^b	957	32	989	898	51	949	-4,0 %
Personnel de soutien et technique	1 372	197	1 569	1 381	233	1 614	2,9 %
Ouvrières et ouvriers	1 260	962	2 222	1 300	912	2 212	-0,5 %
TOTAL	6 547	1 280	7 827	6 665	1 301	7 966	1,8 %

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

b. En plus des difficultés d'attraction liées au corps d'emploi des techniciennes et techniciens des travaux publics, l'abolition des processus de qualification depuis le déploiement de la refonte de la dotation (21 février 2022) a des répercussions sur le nombre de personnes qualifiées.

Formation et perfectionnement du personnel

Grâce à un investissement en formation de 1,4 % en 2022, le Ministère démontre toujours sa volonté de maintenir et de consolider l'expertise de son personnel. Il dépasse ainsi la cible de 1 % établie par la Loi sur les compétences. Les dépenses de formation admissibles comprennent les coûts directs, soit les frais d'inscription, ainsi que les coûts indirects, notamment les frais de déplacement, les contrats, ainsi que le salaire des conseillères et des conseillers en formation et des formatrices et formateurs à l'interne.

Au cours de la dernière année, le Ministère a continué de soutenir le développement des compétences de son personnel. Le nombre moyen de jours de formation par personne a également pu être influencé par la fin des mesures sanitaires qui étaient en vigueur au cours des années précédentes.

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

CHAMP D'ACTIVITÉ	2021-2022	2022-2023
Favoriser le perfectionnement des compétences	6 739 192 \$	8 159 353 \$
Soutenir l'acquisition des habiletés de gestion	376 265 \$	541 378 \$
Acquérir de nouvelles connaissances technologiques	699 008 \$	454 461 \$
Favoriser l'intégration du personnel et le cheminement de carrière	371 752 \$	374 924 \$
Améliorer les capacités de communication orale et écrite	267 316 \$	200 719 \$

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

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

Évolution des dépenses en formation^{a, b}

RÉPARTITION DES DÉPENSES EN FORMATION	2021-2022	2022-2023
Proportion de la masse salariale	1,6 %	1,4 %
Nombre moyen de jours de formation par personne	–	–
Cadre	0,9	1,5
Professionnelle ou professionnel ^c	1,4	1,9
Fonctionnaire ^d	1,5	1,7
Total ^e	1,4	1,7
Somme allouée par personne ^f	1 080 \$	1 222 \$

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

b. Les dépenses de formation excluent celles qui sont associées aux administratrices et administrateurs d'État, au personnel de la Direction générale des communications, au personnel de la Direction des affaires juridiques, aux étudiantes et étudiants et aux stagiaires.

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

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

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

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

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

Le taux de départ volontaire du Ministère pour l'année 2022-2023 est de 11 %, soit l'équivalent de l'année précédente.

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

	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Taux de départ volontaire (%)	8	11	11

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

	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Nombre d'employées et d'employés ayant pris leur retraite au sein du personnel régulier	173	186	209

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

CATÉGORIE D'EMPLOI	RETRAITE	DÉMISSION	MUTATION	TOTAL	POURCENTAGE DE DÉPARTS VOLONTAIRES (%)
Personnel d'encadrement	22	7	16	45	11,5
Professionnelles et professionnels	33	31	127	191	12,7
Ingénieures et ingénieurs	13	34	7	54	4,5
Techniciennes et techniciens des travaux publics	39	57	9	105	11,7
Personnel de soutien et technique	55	61	112	228	16,5
Ouvrières et ouvriers	47	86	6	139	10,7
TOTAL	209	276	277	762	11,4

En 2022-2023, le nombre de départs à la retraite correspond à 3 % de l'effectif, soit 209 départs pour une moyenne de 6 665 personnes occupant un emploi régulier.

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

CATÉGORIE D'EMPLOI	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Personnel d'encadrement	13	20	22
Professionnelles et professionnels	26	29	33
Ingénieures et ingénieurs	14	8	13
Techniciennes et techniciens des travaux publics	28	27	39
Personnel de soutien et technique	42	43	55
Ouvrières et ouvriers	50	59	47
TOTAL	173	186	209
Pourcentage de départs à la retraite	2,7 %	2,8 %	3,1 %

Renforcement de l'expertise interne

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

ANNÉE D'EXPÉRIENCE	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Ingénieures et ingénieurs stagiaires	70	62	45
De 0 à 2 ans	116	116	95
De 3 à 5 ans	151	151	160
De 6 à 10 ans	251	272	281
Plus de 10 ans	518	590	655
TOTAL	1 106	1 191	1 236

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

CATÉGORIE	2020-2021				2021-2022				2022-2023			
	35 ANS ET MOINS	DE 36 À 45 ANS	DE 46 À 55 ANS	56 ANS ET PLUS	35 ANS ET MOINS	DE 36 À 45 ANS	DE 46 À 55 ANS	56 ANS ET PLUS	35 ANS ET MOINS	DE 36 À 45 ANS	DE 46 À 55 ANS	56 ANS ET PLUS
Personnel d'encadrement	–	–	1	–	–	1	–	–	1	2	1	–
Professionnelles et professionnels	30	26	9	2	31	28	12	1	40	40	19	1
Ingénieures et ingénieurs	34	22	12	–	47	44	25	5	26	29	17	4
Techniciennes et techniciens des travaux publics	34	26	6	4	27	28	16	5	27	24	17	3
Personnel de soutien et technique	39	46	18	4	42	55	28	15	59	61	56	26
Ouvrières et ouvriers	21	33	43	16	42	45	47	19	88	84	77	49
TOTAL	158	153	89	26	189	201	128	45	241	240	187	83

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

Régionalisation de 5 000 emplois de l'administration publique

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

Emplois régionalisés au 31 janvier 2023^a

CIBLE DES EMPLOIS À RÉGIONALISER PAR L'ORGANISATION AU 30 SEPTEMBRE 2028	TOTAL DES EMPLOIS RÉGIONALISÉS PAR L'ORGANISATION DU 1 ^{ER} OCTOBRE 2018 AU 31 JANVIER 2023
364	219

a. Selon les critères du Plan gouvernemental de régionalisation et les détails fournis dans le document de questions et réponses.

3.2 Utilisation des ressources financières

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

Par ailleurs, le Ministère est responsable des trois grands secteurs d'investissement suivants du Plan québécois des infrastructures : « Réseau routier », « Transport collectif » et « Transport maritime, aérien, ferroviaire et autres ».

Ministère

Budgets et programmes du Ministère

Le budget de dépenses du Ministère couvre les besoins courants ainsi que la portion des investissements à long terme imputable à l'exercice financier, y compris l'amortissement. Pour 2022-2023, un budget de dépenses totalisant 1 925,9 millions de dollars a été associé au fonctionnement du Ministère, dont un montant de 987,3 millions de dollars en affectation au Fonds des réseaux de transport terrestre.

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

Le budget de dépenses prévoit également des mesures intégrées au Fonds de suppléance de 341,2 millions de dollars. Les principales mesures consistent à soutenir davantage les services de transport collectif, à poursuivre le soutien au transport interurbain par autobus, à prolonger l'aide d'urgence au transport aérien régional et à favoriser l'établissement de dessertes régionales accessibles.

Les crédits votés du Ministère représentent une enveloppe budgétaire de 176,6 millions de dollars pour les investissements. Ce budget permet au Ministère d'acquérir divers biens dont la durée de vie s'étend sur plusieurs années, principalement des infrastructures ferroviaires et aériennes, de même que des équipements et des systèmes informatiques.

Dépenses et évolution par secteur d'activité du Ministère (000 \$)

SECTEURS D'ACTIVITÉ	BUDGET DE DÉPENSES 2022-2023 ^a (000 \$) [1]	DÉPENSES PRÉVUES AU 31 MARS 2023 ^b (000 \$) [2]	ÉCART (000 \$) [3] = [2] - [1]	DÉPENSES RÉELLES 2021-2022 ^c (000 \$) [4]
Budget de dépenses				
01 – Infrastructures et systèmes de transport	1 859 714,8	2 429 806,8	570 092,0	2 898 655,0
01 – Transport terrestre	1 609 379,4	2 167 161,0	557 781,6	2 591 069,6
02 – Transport maritime	207 930,7	198 349,5	-9 581,2	232 421,2
03 – Transport aérien	31 041,6	52 117,5	21 075,9	62 812,0
04 – Commission des transports du Québec ^d	11 363,1	12 178,8	815,7	12 352,2
02 – Administration et services corporatifs	66 212,9	356 788,1	290 575,2	5 783 925,4
01 – Direction	9 061,8	9 766,5	704,7	9 933,3
02 – Services corporatifs	49 214,3	62 613,7	13 399,4	50 790,5
03 – Planification, recherche et développement	7 936,8	9 228,6	1 291,8	8 823,8
04 – Modification comptable – Paiements de transfert	-	87 808,7	87 808,7	5 714 377,8
05 – Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	-	187 370,6	187 370,6	-
TOTAL	1 925 927,7	2 786 594,9	860 667,2	8 682 580,4
Mesures du budget 2022-2023	341 200,0	250 034,3	-91 165,7	-
TOTAL	2 267 127,7	3 036 692,2	769 501,5	8 682 580,4
Budget d'investissement				
01 – Infrastructures et systèmes de transport	170 888,7	66 879,9	-104 008,8	99 513,9
01 – Transport terrestre	113 804,1	30 033,7	-83 770,4	63 449,4
02 – Transport maritime	3 522,6	11 816,9	8 294,3	190,7
03 – Transport aérien	53 287,0	24 538,2	-28 748,8	35 772,9
04 – Commission des transports du Québec ^d	275,0	491,1	216,1	100,9
02 – Administration et services corporatifs	5 671,2	4 660,3	-1 010,9	5 349,9
01 – Direction	15,9	-	-15,9	-
02 – Services corporatifs	5 629,4	4 660,3	-969,1	5 349,9
03 – Planification, recherche et développement	25,9	-	-25,9	-
TOTAL	176 559,9	71 540,2	-105 019,7	104 863,8

a. Budget de dépenses 2022-2023, crédits et dépenses des portefeuilles.

b. Dépenses préliminaires dans le contexte où les travaux effectués relativement à la préparation des comptes publics du gouvernement du Québec ne sont pas terminés.

c. Comptes publics 2021-2022.

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

En 2022-2023, les dépenses du Ministère dépassent de 769,5 millions de dollars le budget voté par l'Assemblée nationale. Le Ministère a obtenu des crédits additionnels afin de supporter les dépenses suivantes :

- 471,5 millions de dollars en affectation au Fonds des réseaux de transport terrestre pour l'octroi d'aides financières anticipées de :
 - 145,6 millions de dollars à l'Autorité régionale de transport métropolitain pour contribuer à la réalisation de projets en transport collectif et une aide financière additionnelle de 200,0 millions de dollars pour le financement du transport collectif;
 - Près de 117,0 millions de dollars à la Société de transport de Laval pour la réalisation de travaux et activités relativement à leurs projets de transport collectif;
 - 8,9 millions de dollars à la Ville de Québec pour la réalisation de travaux et d'activités préparatoires s'inscrivant dans le projet de Réseau structurant de transport en commun;
- 187,4 millions de dollars en affectation au Fonds des réseaux de transport terrestre pour l'application de la nouvelle norme comptable sur les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations;
- 87,8 millions de dollars pour le changement de l'application de la norme comptable sur les paiements de transfert;
- 65,0 millions de dollars pour l'entretien hivernal attribuable à l'augmentation du coût des contrats, du coût du sel et du carburant.

Cependant, 91,2 millions de dollars pour les mesures intégrées au Fonds de suppléance n'ont pas été dépensés.

Les dépenses en 2022-2023, inférieures à celles de 2021-2022, s'expliquent principalement par la baisse de l'affectation au Fonds des réseaux de transport terrestre de 5 261,5 millions de dollars en lien avec le changement de l'application de la norme comptable sur les paiements de transfert et par la baisse de la subvention versée à la Société des Traversiers du Québec. Une hausse du coût est toutefois constatée pour l'entretien hivernal ainsi que pour la mise en application, depuis le 1^{er} avril 2022, de la nouvelle norme comptable sur les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations.

En 2022-2023, le budget d'investissements du Ministère a été utilisé principalement pour la réhabilitation des chemins de fer de la Gaspésie et Québec Central ainsi que pour les infrastructures aéroportuaires. Cependant, les investissements ont été moins élevés qu'en 2021-2022.

Fonds des réseaux de transport terrestre

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

- des services de transport en commun des organismes publics;
- de la construction et de l'exploitation d'infrastructures routières et d'infrastructures de transport en commun;

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

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

SECTEURS D'ACTIVITÉ	BUDGET DE REVENUS ET DE DÉPENSES 2022-2023 ^a (000 \$) [1]	REVENUS ET DÉPENSES PRÉVUS AU 31 MARS 2023 ^b (000 \$) [2]	ÉCART (000 \$) [3] = [2] - [1]	REVENUS ET DÉPENSES RÉELS 2021-2022 ^c (000 \$) [4]
Revenus				
Droits et permis ^d	1 274 732,4	1 313 619,4	38 887,0	1 283 721,0
Taxe sur les carburants	2 127 000,0	2 141 637,5	14 637,5	2 075 136,5
Autres revenus	2 006 555,2	2 650 076,2	643 521,0	8 414 018,6
TOTAL DES REVENUS	5 408 287,6	6 105 333,1	697 045,5	11 772 876,1
Dépenses				
Rémunération	292 746,2	319 525,0	26 778,8	304 704,2
Fonctionnement	1 933 676,4	2 087 455,9	153 779,5	2 011 063,4
Transfert	2 464 956,4	2 377 809,7	-87 146,7	3 388 237,1
Créances douteuses	10 368,0	8 836,2	-1 531,8	7 786,6
Service de la dette	787 435,4	782 451,2	-4 984,2	741 021,7
TOTAL DES DÉPENSES	5 489 182,4	5 576 078,0	86 895,6	6 452 813,0
Mesures du budget 2022-2023	-	-	-	-
TOTAL	5 489 182,4	5 576 078,0	86 895,6	6 452 813,0
Excédent (déficit) de l'exercice	-80 894,8	529 255 1	610 149,9	5 320 063,1
Excédent accumulé au début de l'exercice	1 235 725,2	1 304 951,1		-4 015 112,0
Redressement affectant les exercices antérieurs	-	-187 370,6		-
Excédent accumulé à la fin de l'exercice	1 154 830,4	1 646 835,6		1 304 951,1

a. Budget de dépenses 2022-2023, crédits et dépenses des portefeuilles.

b. Revenus et dépenses préliminaires dans le contexte où les travaux effectués relativement à la préparation des comptes publics du gouvernement du Québec ne sont pas terminés.

c. Comptes publics 2021-2022.

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

Les revenus prévus du Fonds des réseaux de transport terrestre ont diminué de 5 667,5 millions de dollars par rapport à ceux de l'exercice financier 2021-2022. Cette baisse s'explique principalement par une affectation reçue du Ministère en ce qui a trait au changement d'application de la norme comptable sur les paiements de transfert d'un montant de 5 261,5 millions de dollars. L'écart de 697,0 millions de dollars entre les revenus réels prévus au 31 mars 2023 et le budget 2022-2023 s'explique principalement par un montant d'affectation reçu par le Ministère de 500,0 millions de dollars pour des aides financières anticipées ainsi que 187,4 millions de dollars pour la provision liée à l'application de la nouvelle norme comptable sur les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations. Les aides financières anticipées se répartissent de cette manière :

- 145,6 millions de dollars à l'Autorité régionale de transport métropolitain pour contribuer à la réalisation de projets en transport collectif;

- 237,4 millions de dollars à la Ville de Québec pour la réalisation de travaux et d'activités préparatoires dans le cadre du projet de Réseau structurant de transport en commun;
- Près de 117,0 millions de dollars à la Société de transport de Laval pour la réalisation de travaux et d'activités relativement à ses projets de transport collectif.

Les dépenses prévues du Fonds des réseaux de transport terrestre ont diminué de 876,7 millions de dollars comparativement à celles de l'exercice financier précédent. Cette diminution est essentiellement attribuable au changement d'application de la norme comptable sur les paiements de transfert. L'écart de 86,9 millions de dollars entre les dépenses réelles prévues au 31 mars 2023 et le budget s'explique principalement par les paiements anticipés de subventions pour des projets d'investissements de 500 millions de dollars en transport collectif. Le résiduel est compensé par des aides financières non versées ainsi que par la provision liée à l'application de la nouvelle norme comptable sur les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations.

Investissements du Fonds des réseaux de transport terrestre

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

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

SECTEURS D'ACTIVITÉ	BUDGET D'INVESTISSEMENT 2022-2023 ^b (000 \$) [1]	INVESTISSEMENTS PRÉVUS AU 31 MARS 2023 ^c (000 \$) [2]	ÉCART (000 \$) [3] = [2] - [1]	INVESTISSEMENTS RÉELS 2021-2022 ^d (000 \$) [4]
Travaux routiers				
Conservation des chaussées	718 778,2	756 919,2	38 141,0	862 109,1
Conservation des structures supérieures	1 154 183,1	901 317,3	-252 865,8	1 060 691,2
Conservation des structures locales	119 056,3	102 811,3	-16 245,0	97 418,9
Amélioration du réseau routier	206 977,6	151 520,9	-55 456,7	230 766,9
Développement du réseau routier	880 105,4	779 998,9	-100 106,5	411 783,0
Sous-total des travaux routiers	3 079 100,6	2 692 567,6	-386 533,0	2 662 769,1
Autres	47 438,4	27 790,6	-19 647,8	31 421,8
TOTAL	3 126 539,0	2 720 358,2	-406 180,8	2 694 190,9

a. Les données présentées s'appuient uniquement sur la valeur en immobilisation.

b. Budget de dépenses 2022-2023, crédits et dépenses des portefeuilles.

c. Dépenses préliminaires dans le contexte où les travaux effectués relativement à la préparation des comptes publics du gouvernement du Québec ne sont pas terminés.

d. Comptes publics 2021-2022.

Les sommes investies en 2022-2023 relativement aux travaux routiers ont été supérieures de 26,2 millions de dollars à celles de l'exercice 2021-2022. Cette augmentation découle principalement des efforts consentis pour le développement du réseau routier.

Les prévisions budgétaires sont établies en fonction de l'enveloppe décennale du Plan québécois des infrastructures 2022-2032 et selon l'information détenue au moment de leur élaboration. Les projets de tous les axes semblent avoir connu une réalisation moindre qu'anticipée, à l'exception de la conservation des chaussées.

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

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

En 2022-2023, le Fonds des réseaux de transport terrestre a encaissé une somme de 437,4 millions de dollars en provenance du Fonds d'électrification et de changements climatiques. Pendant la même période, des dépenses admissibles totalisant 490,5 millions de dollars ont été réalisées.

**Dépenses admissibles du Fonds des réseaux de transport terrestre en vertu du
Plan pour une économie verte 2030 sur les changements climatiques (000 \$)**

SECTEURS D'ACTIVITÉ	BUDGET DE DÉPENSES 2022-2023 ^a (000 \$) [1]	DÉPENSES PRÉVUES AU 31 MARS 2023 ^b (000 \$) [2]	ÉCART (000 \$) [3] = [2] - [1]	DÉPENSES RÉELLES 2021-2022 ^c (000 \$) [4]
Programme de soutien à la modernisation de l'industrie du transport par taxi	1 000,0	3,0	-997,0	-
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes – Volet autobus urbains électriques	16 200,0	-	-16 200,0	-
Programme d'électrification du transport scolaire	83 700,0	52 597,9	-31 102,1	136 299,0
Programme d'aide à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport des personnes par autobus interurbains et privés	4 000,0	900,0	-3 100,0	9,2
Programme d'aide au développement du transport collectif	287 500,0	208 404,8	-79 095,2	250 786,3
Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains	6 000,0	83,7	-5 916,3	-
Programme d'aide aux nouvelles mobilités	3 000,0	-	-3 000,0	13,1
Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec (Mesure du Plan québécois des infrastructures 2023-2033)	-	228 500,0	228 500,0	-
TOTAL	401 400,0	490 489,4	89 089,4	387 107,6
Mesures du budget 2022-2023	-	-	-	-
TOTAL	401 400,0	490 489,4	89 089,4	387 107,6

a. Budget de dépenses 2022-2023, crédits et dépenses des portefeuilles.

b. Dépenses préliminaires dans le contexte où les travaux effectués relativement à la préparation des comptes publics du gouvernement du Québec ne sont pas terminés.

c. Comptes publics 2021-2022.

En 2022-2023, des dépenses de 3 000 dollars ont été imputées au Programme de soutien à la modernisation de l'industrie du transport par taxi, qui vise l'électrification des véhicules légers concernés, et des dépenses de 52,6 millions de dollars ont été imputées au Programme d'électrification du transport scolaire, qui vise à appuyer l'électrification des autobus. La variation des dépenses prévues par rapport à l'exercice précédent est liée à la baisse de commandes d'autobus électriques ainsi qu'à la contribution gouvernementale moindre. De plus, 900 000 dollars ont été imputés au Programme d'aide à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport des personnes par autobus interurbains et privés (Écobus), qui permet de soutenir les

transporteurs privés lors de l'acquisition ou de la conversion de leurs véhicules. De plus, 208,4 millions de dollars ont été imputés au Programme d'aide au développement du transport collectif. Les actions de ce programme visent tout particulièrement à favoriser une utilisation accrue du transport collectif des personnes par rapport au voiturage en solo afin de réduire, notamment, les émissions de gaz à effet de serre. Finalement, 228,5 millions de dollars ont permis de soutenir le projet de réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec. Cette aide financière a été possible grâce à un processus visant à anticiper le financement de certains projets d'investissement afin d'en favoriser la réalisation.

Le budget de dépenses 2022-2023 indiqué au tableau correspond aux montants autorisés par le Plan de mise en œuvre 2021-2026 du Plan pour une économie verte 2030, puisque le Plan de mise en œuvre 2022-2027 du Plan pour une économie verte 2030 du Fonds d'électrification et de changements climatiques a été adopté après le 31 mars 2022. Ceci explique principalement l'écart entre le budget et les dépenses. Cependant, la mise en œuvre des mesures des actions de l'année 2022-2023 se base sur le budget autorisé par le Plan de mise en œuvre 2022-2027 du Plan pour une économie verte 2030. De plus, le Ministère impute directement au Fonds d'électrification et de changements climatiques des dépenses liées à des programmes de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport des marchandises et à des mesures en électrification des transports et en adaptation aux impacts des changements climatiques, conformément à l'Entente. Au cours de l'exercice financier 2022-2023, des dépenses totalisant 15,8 millions de dollars ont été attribuées au Fonds d'électrification et de changements climatiques.

Dépenses imputées au Fonds d'électrification et de changements climatiques en vertu du Plan pour une économie verte 2030 sur les changements climatiques (000 \$)

SECTEURS D'ACTIVITÉ	BUDGET DE DÉPENSES 2022-2023 ^a (000 \$) [1]	DÉPENSES PRÉVUES AU 31 MARS 2023 ^b (000 \$) [2]	ÉCART (000 \$) [3] = [2] - [1]	DÉPENSES RÉELLES 2021-2022 ^c (000 \$) [4]
Programme Écocamionnage	26 800,0	15 182,6	-11 617,4	287,6
Programme en efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire	4 500,0	215,3	-4 284,7	121,9
Mesures en électrification des transports (bornes de recharge sur routes)	2 300,0	432,0	-1 868,0	869,6
TOTAL				1 279,1
Mesures du budget 2022-2023	-	-	-	-
TOTAL	33 600,0	15 829,9	-17 770,1	1 279,1

a. Budget de dépenses 2022-2023, crédits et dépenses des portefeuilles.

b. Dépenses préliminaires dans le contexte où les travaux effectués relativement à la préparation des comptes publics du gouvernement du Québec ne sont pas terminés.

c. Comptes publics 2021-2022.

En 2022-2023, afin de soutenir l'amélioration de l'efficacité énergétique et l'utilisation d'énergies de remplacement, des dépenses de près de 15,2 millions de dollars ont été imputées au Fonds d'électrification et de changements climatiques dans le cadre du programme Écocamionnage, ainsi que 215,3 milliers de dollars en vertu du Programme en efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire. Le programme Écocamionnage 2021-2024 est entré en vigueur le 14 décembre 2021, ce qui explique la hausse des dépenses par rapport à l'exercice précédent. De plus, 432 milliers de dollars ont été imputés aux mesures en électrification des transports (bornes de recharge sur routes).

Fonds de la sécurité routière

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

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

SECTEURS D'ACTIVITÉ	BUDGET DE REVENUS ET DE DÉPENSES 2022-2023 ^a (000 \$) [1]	REVENUS ET DÉPENSES PRÉVUS AU 31 MARS 2023 ^b (000 \$) [2]	ÉCART (000 \$) [3] = [2] - [1]	REVENUS ET DÉPENSES RÉELS 2021-2022 ^c (000 \$) [4]
Revenus				
Amendes et frais de greffe	62 133,2	49 895,7	-12 237,5	47 615,2
Frais de cour et d'exécution	6 300,0	6 673,7	373,7	4 364,9
Autres revenus	-	290,9	290,9	407,3
TOTAL DES REVENUS	68 433,2	56 860,3	-11 572,9	52 387,4
Dépenses				
Coordination et mise en œuvre	2 772,1	1 602,3	-1 169,8	1 548,1
Activités policières	8 659,3	6 543,7	-2 115,6	6 620,8
Traitement et gestion des constats	22 190,1	17 115,3	-5 074,8	14 265,3
Exploitation et entretien des équipements et des sites	5 573,3	4 695,7	-877,6	4 662,8
Programme d'aide en sécurité routière et autres transferts	23 953,2	8 201,6	-15 751,6	7 087,2
TOTAL DES DÉPENSES	63 148,0	38 158,6	-24 989,4	34 184,2
Mesures du budget 2022-2023	-	-	-	-
TOTAL	63 148,0	38 158,6	-24 989,4	34 184,2
Excédent de l'exercice	5 285,2	18 701,7	13 416,5	18 203,2
Excédent accumulé au début de l'exercice	75 703,2	77 441,6		59 238,4
Excédent accumulé à la fin de l'exercice	80 988,4	96 143,3		77 441,6

a. Budget de dépenses 2022-2023, crédits et dépenses des portefeuilles.

b. Revenus et dépenses préliminaires dans le contexte où les travaux effectués relativement à la préparation des comptes publics du gouvernement du Québec ne sont pas terminés.

c. Comptes publics 2021-2022.

La hausse des revenus de près de 4,5 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent est attribuable, d'une part, à une augmentation du nombre de constats délivrés et, d'autre part, à une proportion plus importante que prévu de dossiers transmis à la cour étant donné le nombre de constats remis. Les revenus prévus sont inférieurs au budget de 11,6 millions de dollars comparativement à ceux budgétés en raison du manque d'effectifs au Bureau des infractions et amendes pour effectuer la délivrance et le traitement du nombre réalisable de constats d'infraction.

La principale hausse des dépenses prévues par rapport à l'exercice précédent s'élève à 2,9 millions de dollars pour le traitement et la gestion des constats et est attribuable en bonne partie aux coûts des services de justice pour traiter le nombre de dossiers supplémentaires transférés à la cour. Cependant, l'incidence du nombre inférieur de constats délivrés par rapport à ce qui était prévu explique l'écart de 5,1 millions de dollars avec les coûts budgétés.

Il était prévu en 2022-2023 d'effectuer des paiements de transfert totalisant 24,0 millions de dollars s'inscrivant dans le Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière et d'octroyer aux municipalités les excédents désignés pour l'utilisation des appareils de contrôle automatisé en vertu de partenariats de collaboration. De ce montant, 8,2 millions de dollars de dépenses ont été imputés à l'exercice 2022-2023. Des délais de traitement liés au processus décisionnel expliquent que des paiements de transfert considérés en 2022-2023 n'ont pu être réalisés.

Fonds aérien

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

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

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

SECTEURS D'ACTIVITÉ	BUDGET DE REVENUS ET DÉPENSES 2022-2023 ^a (000 \$) [1]	REVENUS ET DÉPENSES PRÉVUS AU 31 MARS 2023 ^b (000 \$) [2]	ÉCART (000 \$) [3] = [2] - [1]	REVENUS ET DÉPENSES RÉELS 2021-2022 ^c (000 \$) [4]
Revenus				
Services aériens	86 186,3	87 192,4	1 006,1	92 365,0
Autres	89,6	1 643,8	1 554,2	101,9
TOTAL DES REVENUS	86 275,9	88 836,2	2 560,3	92 466,9
Dépenses				
Traitements et avantages sociaux	28 107,3	26 727,8	-1 379,5	26 905,7
Fonctionnement	47 319,6	50 919,2	3 599,6	55 025,2
Amortissement des immobilisations corporelles	9 528,1	8 382,0	-1 146,1	9 058,9
Frais financiers	903,5	809,8	-93,7	847,5
TOTAL DES DÉPENSES	85 858,5	86 838,8	980,3	91 837,3
Mesures du budget 2022-2023	-	-	-	-
TOTAL	85 858,5	86 838,8	980,3	91 837,3
Excédent de l'exercice	417,4	1 997,4	1 580,0	629,6
Excédent accumulé au début de l'exercice	62 381,0	63 010,7		62 381,1
Excédent accumulé à la fin de l'exercice	62 798,4	65 008,1		63 010,7

a. Budget de dépenses 2022-2023, crédits et dépenses des portefeuilles.

b. Revenus et dépenses préliminaires dans le contexte où les travaux effectués relativement à la préparation des comptes publics du gouvernement du Québec ne sont pas terminés.

c. Comptes publics 2021-2022.

Le dépassement de 3,6 millions de dollars des dépenses prévues de fonctionnement par rapport au budget est principalement causé par :

- la hausse du prix du carburant en 2022-2023, qui a engendré une dépense supplémentaire de 3,8 millions de dollars;
- l'augmentation des frais de relève externe, qui représente une dépense supplémentaire de 2,3 millions de dollars;
- la diminution des dépenses liées aux entretiens et aux réparations, soit 4,2 millions de dollars de moins que prévu.

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

La diminution des dépenses de fonctionnement de 4,1 millions de dollars par rapport à celles de l'exercice précédent s'explique principalement par :

- une diminution de 5,6 millions de dollars de l'excédent net des missions externes dans les autres provinces ou territoires canadiens en raison de la diminution de la durée de la mission;
- une diminution de 2,7 millions de dollars des dépenses en fournitures et approvisionnements;
- une diminution de 1,2 million de dollars des dépenses en entretien et réparations;
- une augmentation de 3,1 millions de dollars des dépenses de carburant causée par la hausse du prix de vente de celui-ci;
- une augmentation de 1,9 million de dollars des frais de relève externe en raison du nombre élevé d'interventions de maintenance.

Fonds de gestion de l'équipement roulant

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

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

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

SECTEURS D'ACTIVITÉ	BUDGET DE REVENUS ET DÉPENSES 2022-2023 ^a (000 \$) [1]	REVENUS ET DÉPENSES PRÉVUS AU 31 MARS 2023 ^b (000 \$) [2]	ÉCART (000 \$) [3] = [2] - [1]	REVENUS ET DÉPENSES RÉELS 2021-2022 ^c (000 \$) [4]
Revenus				
Location	113 503,1	112 361,0	-1 142,1	111 759,7
Réparation et entretien	6 800,0	12 377,1	5 577,1	7 702,2
Carburant	16 768,4	24 483,6	7 715,2	18 460,9
Contributions du gouvernement	688,0	995,3	307,3	786,7
Autres	290,0	326,3	36,3	386,8
TOTAL DES REVENUS	138 049,5	150 543,3	12 493,8	139 096,3
Dépenses				
Traitements et avantages sociaux	34 117,5	34 284,2	166,7	30 695,1
Fonctionnement	59 546,7	73 113,3	13 566,6	59 743,5
Amortissement des immobilisations corporelles	38 602,9	35 935,5	-2 667,4	37 523,0
Frais financiers	4 431,0	5 777,7	1 346,7	4 453,5
TOTAL DES DÉPENSES	136 698,1	149 110,7	12 412,6	132 415,1
Mesures du budget 2022-2023	-	-	-	-
TOTAL	136 698,1	149 110,7	12 412,6	132 415,1
Excédent de l'exercice	1 351,4	1 432,6	81,2	6 681,2
Excédent accumulé au début de l'exercice	23 976,6	27 366,8		20 685,6
Excédent accumulé à la fin de l'exercice	25 328,0	28 799,4		27 366,8

a. Budget de dépenses 2022-2023, crédits et dépenses des portefeuilles.

b. Revenus et dépenses préliminaires dans le contexte où les travaux effectués relativement à la préparation des comptes publics du gouvernement du Québec ne sont pas terminés.

c. Comptes publics 2021-2022.

Pour l'exercice 2022-2023, les revenus de réparation et entretien ont augmenté, car la tarification horaire a été ajustée à la hausse afin d'être fondée sur le coût horaire moyen, de manière à corriger le constat rapporté par le Vérificateur général du Québec. L'augmentation des ventes de carburants est principalement due à la hausse des prix sur le marché.

Sur le plan des dépenses, les variations les plus importantes se traduisent par une augmentation des frais de fonctionnement qui comprennent le coût des carburants vendus, ainsi que le coût des pièces et des travaux externes pour l'entretien du parc de véhicules. L'augmentation des frais financiers s'explique par l'importante hausse du taux d'intérêt moyen sur la marge de crédit du Fonds de gestion de l'équipement roulant.

Ces explications sont valables pour justifier les écarts autant entre le réel de 2022-2023 et le budget de la même année qu'entre le réel de 2022-2023 et celui de 2021-2022.

3.3 Utilisation des ressources informationnelles

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

Le plan de transformation numérique

En cohérence avec les exigences de la Loi sur la gouvernance et la gestion des ressources informationnelles et la Stratégie de transformation numérique gouvernementale, le Ministère a élaboré une première version de son plan de transformation numérique. Ce dernier est réalisé en soutien au plan stratégique du Ministère dont les principaux sujets abordés touchent la vision de la transformation numérique, les ambitions ainsi que la feuille de route des initiatives pour y arriver. La vision du Ministère est de devenir un leader de la transformation numérique grâce à des fondations technologiques solides et sécuritaires, des solutions innovantes en technologies de l'information et en technologies opérationnelles, des processus d'affaires efficaces et une prestation de services numériques adaptée. En soutenant la performance opérationnelle du personnel et la prise de décision des gestionnaires, le Ministère sera en mesure d'améliorer l'expérience client et de répondre aux objectifs gouvernementaux en matière de mobilité durable. Les travaux liés au plan seront révisés annuellement et arrimés avec les priorités du gouvernement.

Les six grandes ambitions du plan de transformation numérique sont :

- Mettre en place des fondations technologiques nécessaires pour soutenir la transformation numérique;
- Renforcer l'utilisation des moyens numériques afin d'assurer la mobilité et la sécurité des transports;
- Maximiser le recours aux dernières tendances numériques qui misent sur la gestion efficace et la pérennité des infrastructures et des actifs des transports;
- Exploiter le potentiel du numérique pour soutenir le développement et la mobilité durable;
- Accroître le recours à des solutions numériques pour améliorer la performance organisationnelle et les environnements de travail;
- Favoriser la prestation numérique des services dans une perspective d'amélioration de la relation avec la clientèle.

Les principales réalisations associées aux ressources informationnelles

En plus des travaux liés au plan de transformation numérique, des initiatives ont été réalisées en ce qui a trait à la vision et aux enjeux soulevés dans le Plan directeur en ressources informationnelles 2019-2023 du Ministère.

Maintien des actifs informationnels

Des travaux ont été réalisés afin d'assurer la robustesse et l'état de santé des actifs informationnels et ainsi de réduire les risques liés à la désuétude technologique. Voici quelques exemples :

- La mise en place de composantes technologiques et logicielles qui serviront d'assises pour la transition vers l'infonuagique et l'accroissement des services offerts sur le Web;
- La révision de l'architecture logicielle, la consolidation d'applications et d'infrastructures ainsi que le déploiement d'outils de gestion des actifs en ressources informationnelles en vue d'une gestion plus efficace des actifs informationnels;
- La réduction des risques liés à l'interruption des services par le renforcement de la capacité de relève des actifs informationnels, qui passe par la révision des solutions de continuité et des actifs en technologies de l'information;
- Le remplacement d'infrastructures et de logiciels désuets par des versions plus évoluées et plus sécuritaires;
- La mise en œuvre d'une solution transitoire de reprise informatique des centres de traitement informatique en cas de sinistre. Cette solution s'applique exclusivement aux systèmes considérés comme étant essentiels à la continuité des services d'affaires du Ministère.

La sécurité de l'information

Dans une période marquée par la croissance de la cybercriminalité, le Ministère a poursuivi ses efforts pour renforcer la sécurité de ses systèmes et des informations qui y circulent. Ainsi, à titre d'exemple, le Ministère a mis sur pied un comité ministériel de sécurité de l'information, instauré un processus de gestion des menaces, des vulnérabilités et des incidents, et réalisé un projet de registre des identités et des accès. De plus, le Ministère a poursuivi l'objectif de sensibiliser son personnel à l'importance de la cybersécurité en réalisant notamment une simulation d'hameçonnage et en diffusant de l'information pertinente sur son intranet.

Quelques incidents de sécurité dont l'incidence était limitée sont survenus et ont été résolus au cours de l'année. Toutefois, aucun incident de sécurité majeur n'a perturbé la continuité des services.

L'expérience client, fournisseur, partenaire et citoyen

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

- Le remplacement du système Météoroutière, qui permet d'accéder à diverses données d'observation provenant des stations météo réparties sur le réseau, ainsi qu'à des images des

caméras de circulation et des prévisions météorologiques. Le personnel du Ministère ainsi que ses partenaires de déneigement peuvent efficacement prendre des décisions opérationnelles sur l'entretien hivernal en accédant aux données de pointe telles que les températures au sol ou les températures de l'air et ainsi augmenter la sécurité routière;

- La mise en place des processus d'approbation administratifs électroniques, robustes et faciles d'utilisation pour traiter les demandes de paiement et les avenants dans les contrats de travaux de construction, a permis de réduire les délais d'approbation et de paiement de factures aux fournisseurs. Les changements apportés au système ont permis de retrancher de trois à cinq jours du processus global d'approbation;
- Le développement d'une solution informatique qui assurera un meilleur traitement des demandes dans le cadre du Programme d'indemnisation des titulaires d'un permis de propriétaire de taxi.

L'expérience employé

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

- L'installation d'une nouvelle solution d'accès distant sur l'ensemble des postes normalisés du Ministère;
- La mise en ligne d'actualités et de conseils sur l'intranet ministériel au sujet de l'environnement de travail en mode hybride et numérique.

La performance organisationnelle

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

- La mise en place d'un registre des identités et des accès, qui a pour fonction de répertorier l'ensemble des accès, tant physiques que logiques, de tout le personnel, des consultants et des partenaires externes du Ministère. Cet outil permet d'extraire des données spécifiques à la gestion des identités et des accès, en plus de produire de l'information utile à l'analyse et à la prise de décision.
- La conception ou la bonification des produits informationnels par le Centre d'expertise en intelligence d'affaires dans le but d'améliorer la qualité de l'information de gestion et d'aider la prise de décision, notamment en ce qui a trait au suivi de la consommation de sel de voirie, aux dépassements de vitesse sur le site de radars photo fixes sur l'autoroute Dufferin-Montmorency et au suivi des projets routiers de 4 à 100 millions de dollars.

Par ailleurs, des travaux sont en cours afin de consacrer davantage de ressources à l'innovation et à la transformation numérique. Cette stratégie a pour objectif de mieux répondre aux nouveaux besoins d'affaires et aux orientations gouvernementales concernant les ressources informationnelles.

4. ANNEXES – AUTRES EXIGENCES

4.1 Gestion et contrôle de l'effectif

Afin de s'assurer d'une saine gestion de son effectif et du respect de la cible d'heures rémunérées octroyée par le Conseil du trésor, le Ministère effectue une gestion rigoureuse de ses ressources. Ainsi, la cible de 15 484 665 heures rémunérées est respectée avec un résultat de 14 843 034 heures, soit un écart de 4,1 %.

La sous-consommation est principalement attribuable à la difficulté de pourvoir des postes vacants et à la mise en place des nouveaux processus de sélection en recrutement et en promotion.

Répartition de l'effectif en heures rémunérées pour la période du 1^{er} avril 2022 au 31 mars 2023

CATÉGORIES	HEURES TRAVAILLÉES [1]	HEURES SUPPLÉMENTAIRES [2]	TOTAL DES HEURES RÉMUNÉRÉES [3] = [1] + [2]	TOTAL EN ETC TRANSPOSÉS [4] = [3]/1 826,3
Personnel d'encadrement	733 676,3	1 405,8	735 082,0	402,5
Personnel professionnel	4 754 267,7	78 571,9	4 832 839,6	2 646,2
Personnel de bureau, techniciennes et techniciens, assimilées et assimilés	4 498 200,7	136 080,8	4 634 281,4	2 537,5
Ouvrières et ouvriers, personnel d'entretien et de service	4 383 400,4	257 430,4	4 640 830,8	2 541,1
TOTAL 2022-2023	14 369 545,1	473 488,8	14 843 033,9	8 127,4
TOTAL 2021-2022	14 392 704,1	472 254,7	14 864 958,8	8 139,4

Contrats de service

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

Contrats de service comportant une dépense de 25 000 \$ et plus, conclus du 1^{er} avril 2022 au 31 mars 2023

	NOMBRE	VALEUR
Contrats de service avec une personne physique (en affaires ou non)	8	491 777,00 \$
Contrats de service avec un contractant autre qu'une personne physique	857	1 101 001 774,29 \$
TOTAL	865	1 101 493 551,29 \$

4.2 Développement durable

En attendant la prochaine stratégie gouvernementale de développement durable, un plan d'action transitoire a été produit pour la période du 1^{er} avril 2022 au 31 mars 2023.

Cette section présente la reddition de comptes du Plan d'action de développement durable 2022-2023.

Sommaire des résultats du Plan d'action de développement durable 2022-2023

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

ACTIONS	INDICATEURS	CIBLES 2022-2023	RÉSULTATS 2022-2023	ATTEINTE DE LA CIBLE
Amorcer la séquestration du carbone par le boisement et l'aménagement de boisés en contexte routier et périurbain	Superficie aménagée pour la séquestration du carbone	30 hectares (cible reconduite)	La cible de 30 hectares à aménager inscrite au PADD était déjà atteinte en 2021-2022. En 2022-2023, 27 hectares supplémentaires ont été aménagés pour la séquestration du carbone ^a .	Cible atteinte en 2021-2022
Obtenir une certification LEED pour le projet de modernisation de la halte routière de Villeroy	Obtention de la certification LEED	Certification obtenue	La halte routière de Villeroy a ouvert ses portes en octobre 2020. La certification LEED niveau « argent » a été attribuée au projet le 12 octobre 2021, à l'issue du processus d'audit dans la catégorie « conception et construction de bâtiments : nouvelles constructions et rénovations importantes ».	Cible atteinte en 2021-2022
Électrifier le parc de véhicules légers du Ministère	Nombre total de véhicules légers électriques dans le parc de véhicules du Ministère	550 (cible reconduite)	Le Ministère compte 643 véhicules légers électriques pour son utilisation, soit 15,4 % de plus que le nombre recensé au 31 mars 2022.	Cible atteinte en 2021-2022
Électrifier le parc de véhicules lourds du Ministère	Nombre total de camions électriques dans le parc de véhicules du Ministère	1 (cible reconduite)	Le Ministère compte cinq camions électriques dans son parc de véhicules.	Cible atteinte en 2021-2022

ACTIONS	INDICATEURS	CIBLES 2022-2023	RÉSULTATS 2022-2023	ATTEINTE DE LA CIBLE
Utiliser des enrobés à chaud contenant des granulats bitumineux recyclés dans les enrobés pour couches de surface et pour couches de base sur le réseau du Ministère	Proportion d'enrobés à chaud contenant des granulats bitumineux recyclés utilisés dans les enrobés pour couches de surface et pour couches de base sur le réseau du Ministère	50 %	En 2022-2023, 55,5 % d'enrobés à chaud contenant des granulats bitumineux recyclés ont été utilisés par rapport à la production totale d'enrobés à chaud.	Cible atteinte
Utiliser des granulats recyclés dans les structures des chaussées	Proportion de granulats recyclés utilisés dans la structure des chaussées	15 %	En 2022-2023, 13,0 % de granulats recyclés ont été utilisés dans la structure des chaussées par rapport à la quantité totale de granulats utilisés. L'hypothèse la plus plausible pour expliquer la hausse de 3,4 % observée cette année par rapport au résultat de 2021-2022, qui était de 9,6 %, est l'introduction des matériaux recyclés dans le <i>Cahier des charges et devis généraux</i> et dans certaines méthodes LC du <i>Recueil des méthodes d'essai LC</i> . Les bénéfices de cette action pourraient se poursuivre en 2023.	Cible non atteinte
Utiliser des granulats recyclés dans les infrastructures routières du Ministère	Proportion de granulats recyclés utilisés dans les infrastructures routières du Ministère	15 %	En 2022-2023, 9,7 % de granulats recyclés ont été utilisés dans les infrastructures routières du Ministère par rapport à la quantité totale de granulats utilisés. L'hypothèse la plus plausible expliquant la hausse observée par rapport au résultat de l'année 2021-2022, qui était de 8,5 %, est l'introduction des matériaux recyclés dans le <i>Cahier des charges et devis généraux</i> et dans certaines méthodes LC du <i>Recueil des méthodes d'essai LC</i> . Les bénéfices de cette action pourraient se poursuivre en 2023.	Cible non atteinte

- a. Cette plantation, qui a eu lieu en Mauricie–Centre-du-Québec, ne contribue pas à la cible de 30 hectares à aménager inscrite au Plan d'action en développement durable.

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

ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2022-2023	RÉSULTAT 2022-2023	ATTEINTE DE LA CIBLE
Renforcer la prise en compte des principes de développement durable dans les actions structurantes menées au Ministère	Proportion des actions structurantes démarrées prenant en compte les principes de développement durable	100 %	La totalité (100 %) des actions structurantes, soit les 11 actions structurantes déterminées, ont fait l'objet d'une prise en compte des principes de développement durable.	Cible atteinte

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

ACTIONS	INDICATEURS	CIBLES 2022-2023	RÉSULTATS 2022-2023	ATTEINTE DE LA CIBLE
Augmenter l'offre d'infrastructures de transport actif à l'intérieur des périmètres d'urbanisation	Nombre de kilomètres de voies cyclables et piétonnes financés	50 km	En 2022-2023, 38,76 kilomètres de voies cyclables et piétonnes ont été financés ^{a, b} .	Cible non atteinte
Contribuer à l'élimination des barrières naturelles ou anthropiques au déplacement des piétons et des cyclistes à l'intérieur des périmètres d'urbanisation	Nombre de structures piétonnes et cyclables financées	3	En 2022-2023, 2 structures cyclables et piétonnes ont été financées ^{a, b} .	Cible non atteinte
Favoriser le déplacement en transport collectif en région	Nombre de déplacements en transport collectif régional	660 000	En 2019, le nombre de déplacements en transport collectif régional s'élevait à 1 729 568. Avec la pandémie, ces déplacements ont fortement diminué. En 2021, 1 134 481 déplacements ont été recensés ^c .	Cible atteinte

- a. Au moment de la collecte pour le rapport annuel de gestion, le Ministère ne pouvait confirmer que le financement des projets en 2022-2023. La réalisation des projets se confirme postérieurement.
- b. En 2022-2023, le budget consacré au Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains s'est élevé à 19,45 millions de dollars, somme provenant du Fonds des réseaux de transport terrestre et du Fonds d'électrification et de changements climatiques. Parmi les 118 projets soumis, 69 des 74 projets admissibles ont reçu une aide financière, lors de l'appel de projets 2022-2023, pour un total de 19,13 millions de dollars.
- c. L'indicateur est mesuré à partir de données extraites des rapports d'exploitation déposés par les organismes en transport collectif régional ou des données extraites des rapports de suivi transmis par les organismes dans le cadre du suivi de l'aide d'urgence qui leur a été accordée dans le contexte de la pandémie. En date du 12 avril 2023, le Ministère a en main presque toutes les données réelles pour l'année civile 2021, mais une douzaine d'organismes ne lui ont pas encore transmis leur rapport d'exploitation final. Les données de 2022 seront disponibles à l'automne 2023 ou à l'hiver 2024.

Addenda – Engagements en lien avec la Directive concernant la mise à jour du document visé à l'article 15 de la Loi sur le développement durable dans le cadre du report de l'exercice de révision générale de la Stratégie gouvernementale de développement durable (MELCCFP, mars 2022)

Objectif 1 : S'approvisionner de façon responsable (marchés publics)

ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2022-2023	RÉSULTAT 2022-2023	ATTEINTE DE LA CIBLE
Poursuivre les efforts en vue d'augmenter la part des acquisitions responsables du Ministère pour les consommables bureautiques	Proportion des acquisitions responsables effectuées en matière de papier pour photocopieur	100 %	100 %	Cible atteinte

Objectif 3 : Offrir un soutien financier durable

ACTION	INDICATEUR	CIBLE 2022-2023	RÉSULTAT 2022-2023	ATTEINTE DE LA CIBLE
Poursuivre l'intégration de critères d'écoresponsabilité ou d'écoconditionnalité dans les normes des programmes de soutien financier	Proportion des programmes de soutien financier normés qui comprennent des critères écoresponsables ou écoconditionnels	50 %	58,82 %	Cible atteinte

4.3 Occupation et vitalité des territoires

Cette section présente la troisième reddition de comptes du Plan d'action pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2020-2022 qui a été prolongé en 2022-2023 par le décret 708-2022.

Actions en réponse aux priorités régionales

Abitibi-Témiscamingue

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

Bas-Saint-Laurent

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
1 – Agir pour l'attractivité de la région	Poursuivre la réalisation des travaux de transformation de la route 185 en autoroute à deux voies par direction pour finaliser le lien entre l'autoroute 20 et le Nouveau-Brunswick	En cours

Capitale-Nationale

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

Centre-du-Québec

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

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

Chaudière-Appalaches

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

a. Dans l'intitulé de l'action, le nom de la MRC Robert-Cliche a été remplacé par la MRC de Beauce-Centre à la suite de l'officialisation du changement d'appellation dans la *Gazette officielle du Québec* durant l'été 2022.

Côte-Nord

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

- a. Bien que le projet soit passé à l'étape de la réalisation au Plan québécois des infrastructures 2022-2032, les travaux n'étaient pas amorcés au 31 mars 2023. Le Ministère n'a toujours pas convenu d'une entente spécifique avec la communauté innue de Pakuashipi, qui doit réaliser les travaux de deux tronçons en vertu d'une entente de collaboration signée entre le gouvernement du Québec et le Conseil de Pakuashipi en 2019.

Estrie

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
7 – Augmenter l'accessibilité aux milieux naturels pour la pratique d'activités récréatives par les citoyennes et citoyens et les visiteuses et visiteurs	Construire une bretelle d'entrée entre la route 141, en direction nord, et l'autoroute 10 à Magog	Réalisée

Gaspésie

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
6 – Assurer, de façon fiable et efficace, le transport des personnes, des marchandises et des informations sur l'ensemble du territoire	Poursuivre la réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie par la mise en service du tronçon entre Caplan et Port-Daniel-Gascons	En cours
	Améliorer le réseau routier contre l'érosion, la submersion et les inondations par le remplacement et la reconstruction de ponts ainsi que la réfection d'ouvrages de protection côtière	En cours

Îles-de-la-Madeleine

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
2 – Assurer des liens de transport et de communication efficaces entre l’archipel et le continent	Soutenir la mise en place d’une prestation de desserte maritime optimale et pérenne pour la population des Îles-de-la-Madeleine afin d’assurer la mobilité des personnes et des biens ^a	En cours
4 – Pratiquer une gestion durable du territoire et de ses richesses dans le respect de la culture locale et des principes de développement durable	Effectuer des interventions dans le secteur de La Martinique pour le protéger contre les répercussions de l’érosion	En cours
	Effectuer des interventions à la traverse du détroit entre l’île du Havre aux Maisons et la dune du Nord pour la protéger contre les répercussions de l’érosion	En cours
	Effectuer des interventions à Grosse-Île pour protéger le secteur contre les répercussions de l’érosion	En cours

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

Lanaudière

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

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

Laurentides

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

Laval

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

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

Mauricie

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
5 – Favoriser la qualité de vie et le bien-être de la population	Participer à l'instance régionale de concertation en mobilité durable	Non amorcée

Montréal

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

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

Montréal

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

a. Ce projet, qui n'est plus sous la responsabilité de CDPQ Infra, a été scindé en deux projets distincts, soit le projet pour relier l'est et le nord-est de Montréal au centre-ville et le projet pour relier le sud-ouest de Montréal au centre-ville.

Nord-du-Québec

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

Outaouais

PRIORITÉ	ACTION/RÉPONSE	ÉTAT DE RÉALISATION
2 – Favoriser un développement fort et durable des communautés, fondé sur la solidarité et un arrimage robuste des milieux ruraux et urbains	Maintenir l'accompagnement technique auprès des organismes suivants : • La Société de transport de l'Outaouais relativement au développement du réseau et des infrastructures structurantes de transport en commun dans la portion urbaine de la région, dont le projet de transport électrique (Projet structurant de transport collectif électrique entre l'ouest de Gatineau et le centre-ville d'Ottawa) • Transcollines (Municipalité régionale de comté des Collines-de-l'Outaouais), notamment avec le développement de l'offre de service dans la zone rurale de la région • Le Regroupement des transports adaptés et collectifs ruraux de l'Outaouais	Modifiée^a En cours En cours En suspens
4 – Favoriser la résilience face aux changements climatiques en assurant un développement durable	Participer à la concertation régionale sur les saines habitudes de vie	En cours

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

Saguenay–Lac-Saint-Jean

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

a. En 2022-2023, la MRC était en révision de son projet de règlement avant la poursuite du projet.

Actions en réponse aux autres objectifs de la stratégie

Décentralisation

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

Délégation

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

Régionalisation

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

État d'avancement général des actions

RÉGION	ACTIONS NON AMORCÉE	ACTIONS AMORCÉE	ACTIONS EN COURS	ACTIONS EN SUSPENS	ACTIONS RÉALISÉES	ACTIONS ABANDONNÉES	NOUVELLES ACTIONS	ACTIONS MODIFIÉES	TOTAL
Abitibi-Témiscamingue	-	-	-	-	1	-	-	-	1
Bas-Saint-Laurent	-	-	1	-	-	-	-	-	1
Capitale-Nationale	-	-	2	-	-	-	-	-	2
Centre-du-Québec	-	-	1	1	1	-	-	-	3
Chaudière-Appalaches	-	-	8	-	-	-	-	-	8
Côte-Nord	1	-	4	-	1	-	-	-	6
Estrie	-	-	-	-	1	-	-	-	1
Gaspésie	-	-	2	-	-	-	-	-	2
Îles-de-la-Madeleine	-	-	4	-	-	-	-	-	4
Lanaudière	-	-	1	-	-	-	-	1	1
Laurentides	-	-	3	-	-	-	-	-	3
Laval	-	-	4	-	-	1	-	1	5
Mauricie	1	-	-	-	-	-	-	-	1
Montréal	-	-	6	-	-	-	-	1	6
Montréal	-	-	7	1	-	-	-	2	8
Nord-du-Québec	-	-	-	-	1	-	-	-	1
Outaouais	-	-	3	1	-	-	-	1	4
Saguenay-Lac-Saint-Jean	-	-	3	1	-	-	-	-	4
TOTAL	2	0	49	4	5	1	0	6	61

Indicateur d'occupation et de vitalité des territoires

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

INDICATEUR D'OCCUPATION ET DE VITALITÉ DES TERRITOIRES	RÉSULTAT 2022
Proportion de chaussées en bon état selon l'indice de rugosité international	77,4 %

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

En 2022-2023, une seule divulgation a été formulée en vertu de la Loi facilitant la divulgation d'actes répréhensibles à l'égard des organismes publics, mais elle était non recevable.

4.5 Accès à l'égalité en emploi

Données globales

Effectif régulier moyen au 31 mars 2023

NOMBRE DE PERSONNES OCCUPANT UN POSTE RÉGULIER
6 665

Nombre total de personnes embauchées, selon le statut d'emploi, au cours de la période 2022-2023

RÉGULIER	OCCASIONNEL	ÉTUDIANT	STAGIAIRE
758	1 412	350	240

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

En 2022-2023, le Ministère a poursuivi ses efforts vers l'atteinte de l'objectif gouvernemental²³ visant une fonction publique qui reflète davantage la diversité de la société québécoise. Pour 2022-2023, plus de 17 % des personnes embauchées pour un emploi régulier étaient visées par les programmes et les mesures d'accès à l'égalité en emploi, soit une diminution de trois points de pourcentage en un an.

Pour toutes les catégories confondues (régulier, occasionnel, étudiant et stagiaire), 376 personnes visées par les programmes et les mesures d'accès à l'égalité en emploi ont été embauchées, ce qui correspond à 13,6 % du recrutement total et représente une augmentation d'un point de pourcentage en un an.

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

Embauche des membres de groupes cibles en 2022-2023

Statut d'emploi	Nombre total de personnes embauchées 2022-2023	Nombre de membres des minorités visibles et ethniques embauchés	Nombre d'anglophones embauchés	Nombre d'Autochtones embauchés	Nombre de personnes handicapées embauchées	Nombre de personnes embauchées membres d'au moins un groupe cible	Taux d'embauche des membres d'au moins un groupe cible par statut d'emploi (%)
Régulier	758	118	5	5	5	132	17,4
Occasionnel	1 412	94	1	20	14	148	10,5
Étudiant	350	51	1	2	1	62	17,7
Stagiaire	240	33	-	1	-	34	14,2

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

STATUT D'EMPLOI	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Régulier (%)	16,6	19,9	17,4
Occasionnel (%)	9,0	9,7	10,5
Étudiant (%)	12,6	12,3	17,7
Stagiaire (%)	17,6	12,1	14,2

Rappel de l'objectif d'embauche

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

Le taux de représentativité des groupes cibles parmi l'effectif régulier est de 17,1 % au 31 mars 2023, pourcentage qui est équivalent à celui de l'an dernier.

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

Groupe cible	Nombre au 31 mars 2021	Taux de présence dans l'effectif régulier au 31 mars 2021	Nombre au 31 mars 2022	Taux de présence dans l'effectif régulier au 31 mars 2022	Nombre au 31 mars 2023	Taux de présence dans l'effectif régulier au 31 mars 2023
Anglophones	50	0,8	54	0,8	45	0,7
Autochtones	48	0,7	48	0,7	50	0,7
Personnes handicapées	67	1,0	68	1,0	64	0,9

Rappel de la cible de représentativité

Pour les personnes handicapées, la cible ministérielle à atteindre pour l'effectif régulier est de 2 %.

Au 31 mars 2023, les personnes handicapées composaient 0,9 % de l'effectif régulier. Le Ministère poursuit ses efforts en vue d'atteindre le taux de représentativité souhaité pour l'ensemble des groupes cibles.

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

Groupe cible par regroupement de régions	Nombre au 31 mars 2021	Taux de présence dans l'effectif régulier et occasionnel au 31 mars 2021 (%)	Nombre au 31 mars 2022	Taux de présence dans l'effectif régulier et occasionnel au 31 mars 2022 (%)	Nombre au 31 mars 2023	Taux de présence dans l'effectif régulier et occasionnel au 31 mars 2023 (%)
Montréal – Laval	428	32,5	476	35,5	494	35,7
Outaouais – Montérégie	145	15,2	149	16,4	174	18,3
Estrie – Lanaudière – Laurentides	42	5,6	61	7,4	65	7,5
Capitale-Nationale	228	8,7	249	9,3	270	10,2
Autres régions	57	2,4	65	2,7	69	2,8

Rappel des cibles de représentativité

Pour les membres des minorités visibles et ethniques, atteindre, au sein de l'effectif régulier et occasionnel, les cibles régionales suivantes :

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

Présence des membres des minorités visibles et ethniques au sein de l'effectif régulier et occasionnel – Résultat pour le personnel d'encadrement au 31 mars 2023

GROUPE CIBLE	PERSONNEL D'ENCADREMENT (NOMBRE)	PERSONNEL D'ENCADREMENT (%)
Minorités visibles et ethniques	35	8,5

Rappel de la cible de représentativité

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

Femmes

En raison de sa vocation et de la nature des activités sous sa responsabilité, le Ministère compte plusieurs types d'emplois à prédominance traditionnellement masculine. Malgré tout, le taux d'embauche total de femmes est de 29 % : celles-ci composent 37 % de l'effectif régulier moyen et 19,8 % des emplois occasionnels. Grâce à ses activités, le Ministère contribue activement à la promotion des emplois à caractère traditionnellement masculin auprès des femmes. Ces réalisations sont présentées à la section 4.9 Égalité entre les femmes et les hommes.

Taux d'embauche des femmes en 2022-2023 par statut d'emploi

	RÉGULIER	OCCASIONNEL	ÉTUDIANT	STAGIAIRE	TOTAL
Nombre total de personnes embauchées	758	1 412	350	240	2 760
Nombre de femmes embauchées	255	313	159	74	801
Taux d'embauche des femmes (%)	33,6	22,2	45,4	30,8	29,0

Taux de présence des femmes dans l'effectif régulier au 31 mars 2023

GROUPE CIBLE	PERSONNEL D'ENCADREMENT	PERSONNEL PROFESSIONNEL	PERSONNEL TECHNICIEN	PERSONNEL DE BUREAU	AGENTES ET AGENTS DE LA PAIX	PERSONNEL OUVRIER	TOTAL
Effectif total (nombre total d'hommes et de femmes)	412	2 808	1 914	405	-	1 380	6 919
Nombre total de femmes	120	1 167	923	314	-	37	2 561
Taux de représentativité des femmes (%)	29,1	41,6	48,2	77,5	-	2,7	37,0

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

Nombre de nouveaux participants et de nouvelles participantes au PDEIPH accueillis du 1^{er} avril au 31 mars

2020-2021	2021-2022	2022-2023
1	2	0 ^a

a. Le programme PDEIPH a pris fin en 2022-2023.

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

Autres mesures ou actions en 2022-2023 (activités de formation des gestionnaires, activités de sensibilisation, etc.)

MESURE OU ACTION	GROUPE CIBLE ^a	NOMBRE DE PERSONNES VISÉES
Partenariat avec le Secrétariat aux alliances économiques nation Crie Abitibi-Témiscamingue	Autochtones	S. O.
Publication de postes stratégiques sur la plateforme de la Commission de développement des ressources humaines des Premières Nations du Québec	Autochtones	S. O.
Promotion de la formation « Je suis une personne (handicapée) » auprès du personnel du Ministère sur l'intranet	Personnes handicapées	S. O.
Autres publications sur l'intranet : - Soulignons les 25 ans du mois de l'histoire des Noirs; - Le Ministère célèbre la Semaine québécoise des rencontres interculturelles!; - Inscrivez-vous aux bourses de la Fondation de l'Ordre des ingénieurs du Québec.	Membres des minorités visibles et ethniques, personnes handicapées, Autochtones et anglophones	S. O.

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

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

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

Pour accroître l'embauche des personnes visées par un programme gouvernemental d'accès à l'égalité, le Ministère s'est doté d'une politique de gestion de la représentativité des membres des minorités visibles et ethniques, des anglophones, des Autochtones et des personnes handicapées, laquelle comprend des mesures qui ont contribué à recruter, au cours de l'année, 376 personnes visées, dont 296 membres des minorités visibles et ethniques.

4.6 Allégement réglementaire et administratif

Gouvernance réglementaire

Le Ministère a la responsabilité de plusieurs lois et de nombreux règlements, plus particulièrement en ce qui concerne les infrastructures de transport, l'affichage près des réseaux de transport, le transport routier, la sécurité routière, le transport ferroviaire, le transport maritime et les véhicules hors route.

Conformément à la Politique gouvernementale sur l'allégement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente, les ministères et organismes sont tenus d'accompagner d'une analyse d'impact réglementaire tout projet de loi ou de règlement visé par la politique lorsqu'il est soumis au Conseil des ministres. En 2022-2023, le Ministère a publié trois analyses d'impact qui concernaient :

- le transport rémunéré de personnes par automobile;
- l'usage d'un dispositif de consignation électronique par les conducteurs et exploitants de véhicules lourds;
- le Projet de loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions.

Réalisations et résultats

Allégement réglementaire

Le projet de refonte du Règlement sur le permis spécial de circulation continue d'occuper une place importante dans les efforts du Ministère en matière d'allégement réglementaire. En effet, cette mise à jour réglementaire permettra de réaliser ces mesures indiquées dans le Plan d'action gouvernemental en matière d'allégement réglementaire et administratif 2020-2025 :

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

Allégement administratif

En octobre 2022, le Ministère a revu sa prestation électronique de services pour les demandes de permis spéciaux de circulation et la délivrance de ces permis, afin de simplifier le dépôt d'une demande et de réduire les délais de traitement.

Publications en matière d'allégement réglementaire

Le Ministère utilise la section de son site Web sur l'accès aux documents pour effectuer les publications qui sont prescrites en vertu de la Politique gouvernementale sur l'allégement réglementaire et administratif.

4.7 Accès aux documents et protection des renseignements personnels

En 2022-2023, le Ministère a reçu 614 demandes d'accès à des documents en vertu de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels. Il s'agit d'une augmentation de 3,2 % par rapport au nombre de demandes enregistrées l'année précédente.

Nombre total de demandes reçues^a

NOMBRE TOTAL DE DEMANDES REÇUES	614
---------------------------------	-----

a. Au 1^{er} avril 2022, 36 demandes d'accès avaient été reçues pour l'année 2021-2022.

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

DÉLAIS DE TRAITEMENT	DEMANDES D'ACCÈS À DES DOCUMENTS ADMINISTRATIFS	DEMANDES D'ACCÈS À DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS	RECTIFICATION
0 à 20 jours	361	10	–
21 à 30 jours	185	7	–
31 jours et plus (le cas échéant)	9	–	–
TOTAL	555	17	–

a. Au 1^{er} avril 2023, 56 demandes d'accès reçues en 2022-2023 étaient en inventaire.

En 2022-2023, tous les documents ont pu être transmis à la personne demanderesse pour 28,8 % des demandes d'accès. Pour 32,8 % de celles-ci, l'information n'a été divulguée qu'en partie. Pour 9,3 % des demandes, la transmission des documents a été refusée. Les motifs de refus généralement invoqués sont la confidentialité des renseignements financiers et techniques appartenant au Ministère ou des renseignements fournis par des tiers ainsi que des analyses, des avis et des recommandations utilisés dans le cadre d'un processus décisionnel en cours. Pour 18,9 % des demandes, aucun document n'a été retrouvé, alors que 6,5 % des demandes ont été transférées vers d'autres organismes et 3,7 % des demandes ont fait l'objet d'un désistement. Parmi les décisions rendues, aucun dossier n'a fait l'objet de mesures d'accommodement raisonnable et 15 dossiers, soit 2,6 % des demandes d'accès traitées, ont fait l'objet d'une demande de révision à la Commission d'accès à l'information.

Pour l'année financière 2022-2023, le Ministère a traité 98,4 % des demandes d'accès dans le délai fixé par la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels, soit 20 jours avec une possibilité de prolongation de 10 jours sur avis à la personne demanderesse avant l'échéance du premier délai. De ces demandes, 64,9 % ont été traitées dans un délai de 20 jours.

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

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

- une formation en accès à l'information ainsi que huit activités de formation et cinq activités de sensibilisation en protection des renseignements données au personnel du Ministère;
- 135 avis de soutien-conseil en protection des renseignements personnels formulés, ainsi que 41 analyses de projets de sondage et de vidéosurveillance;
- une séance d'information auprès du Réseau des personnes répondantes en accès à l'information et en protection des renseignements personnels au sujet de l'entrée en vigueur des modifications apportées à la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, c. A-2.1) par la loi à cet égard, sanctionnée en 2021.

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

DÉCISION RENDUE	DEMANDES D'ACCÈS À DES DOCUMENTS ADMINISTRATIFS	DEMANDES D'ACCÈS À DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS	RECTIFICATIONS	DISPOSITION DE LA LOI INVOQUÉE
Acceptée (entièrement)	168	3	–	s. o.
Partiellement acceptée	185	10	–	Art. 9, 13, 14, 15, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 30.1, 31, 32, 33, 34, 37, 38, 39, 41, 48, 51, 53, 54, 56, 57, 59
Refusée (entièrement)	54	1	–	Art. 14, 15, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 27, 28, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 41, 48, 53, 54, 56, 59, 101
Autres	148 ^a	3	–	Art. 48, 112 réponses pour lesquelles aucun document n'a été retrouvé et 39 transferts vers un ou d'autres organismes publics

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

Mesures d'accommodement et avis de révision

NOMBRE TOTAL DE DEMANDES D'ACCÈS AYANT FAIT L'OBJET DE MESURES D'ACCOMMODEMENT RAISONNABLE	–
NOMBRE D'AVIS DE RÉVISION REÇUS DE LA COMMISSION D'ACCÈS À L'INFORMATION	15

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

Comité permanent et mandataire

QUESTIONS	RÉPONSES
Avez-vous un ou une mandataire?	Oui.
Combien d'employées et d'employés votre organisation compte-t-elle?	Cinquante ou plus.
Avez-vous un comité permanent?	Oui.
Si oui, y a-t-il eu des rencontres des membres du comité permanent au cours de l'exercice? Si oui, donnez le nombre de ces rencontres :	Oui. Le comité permanent s'est réuni une fois afin de présenter l'état de la situation et de préparer les travaux en lien avec les changements à la Charte de la langue française, la nouvelle politique linguistique de l'État qui remplacera celle du Ministère et la directive qui guidera le Ministère en matière linguistique. Cette directive précisera les occasions lors desquelles le Ministère entend se prévaloir des exceptions prévues dans la Charte ou dans les règlements pris dans la foulée des changements envisagés. La rencontre s'est tenue le 3 novembre 2022. En plus de cette rencontre, il y a eu plusieurs consultations des membres du comité permanent relativement aux travaux cités.
Au cours de l'exercice, avez-vous pris des mesures pour faire connaître à votre personnel le ou la mandataire et, le cas échéant, les membres du comité permanent de votre organisation? Si oui, expliquez lesquelles :	Oui. Une mise à jour de la page intranet concernant la politique linguistique et le comité ministériel permanent a été effectuée. Ainsi, les membres du personnel ont eu accès à la politique linguistique, à l'aide-mémoire et à l'adresse de l'équipe de révision.

Statut de la politique linguistique institutionnelle

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

Mise en œuvre de la politique linguistique institutionnelle

QUESTIONS	RÉPONSES
Au cours de l'exercice, avez-vous tenu des activités pour faire connaître votre politique linguistique institutionnelle et pour former votre personnel quant à son application? Si oui, expliquez lesquelles :	Oui. Au cours de l'exercice 2022-2023, l'intranet ministériel a été le véhicule privilégié pour diffuser des outils utiles à la promotion d'un français de qualité, le Ministère se faisant un devoir d'accorder une attention constante à la qualité de la langue, comme le prévoit sa politique linguistique. Dans cette optique, quatre capsules linguistiques ont été publiées dans l'intranet ministériel afin d'expliquer des erreurs lexicales fréquentes et d'amener le personnel à les corriger. De plus, afin de mettre en lumière les travaux de l'Office québécois de la langue française, le Ministère a diffusé deux articles dans l'infolettre <i>Le pont entre nous</i> portant sur le concours de créativité lexicale organisé annuellement par l'Office. L'objectif du concours est la création de néologismes, soit des mots qui décrivent des réalités pour lesquelles il n'existe pas encore de dénominations françaises, en vue de leur diffusion dans le <i>Grand dictionnaire terminologique</i> de l'Office. Le Ministère a ainsi saisi l'occasion de réaffirmer l'importance des outils terminologiques et d'en faire la promotion. Le Ministère a également publié deux articles dans cette infolettre présentant la Francofête annuelle organisée par l'Office ainsi que les normes recommandées en matière de correspondance. Enfin, plusieurs consultations ont eu lieu auprès de divers secteurs afin de préparer les changements prévus, qui mettront fin à l'usage d'une politique linguistique institutionnelle.

4.9 Égalité entre les femmes et les hommes

En matière d'égalité entre les femmes et les hommes au Ministère, l'année 2022-2023 a été marquée par :

- Une importante mise à jour de la section Condition féminine de l'intranet, qui a entièrement été revue;
- Le suivi d'indicateurs de gestion et la mise en place d'outils d'attraction afin d'accroître la représentativité des femmes au Ministère (objectif 5 Promouvoir la présence des femmes dans le domaine des transports et au Ministère, du Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2017-2020);
- La signature d'un partenariat avec l'organisme Les Elles de la construction afin de promouvoir les emplois de type ouvrier du Ministère et de se joindre à ce type de clientèle. Tout au long de ce partenariat, des activités, dont la participation à des 5 à 7 et la parution de contenu dans l'infolettre de l'organisme, ont permis une plus grande visibilité du Ministère. Ce partenariat a également été signé dans le but d'augmenter la représentativité des groupes cibles, dont celui des femmes, au sein du Ministère;
- Un travail de sensibilisation aux enjeux liés aux inégalités entre les sexes par la diffusion de capsules d'information portant sur les féminicides, les Journées d'action contre la violence faite aux femmes et la Journée nationale de commémoration et d'action contre la violence faite aux femmes;
- Une activité de table ronde animée par le directeur général des ressources humaines avec des femmes du Ministère travaillant dans différents domaines, organisée à l'occasion de la Journée internationale des droits des femmes;
- L'appui du Ministère, pour la 18^e année, au concours *Chapeau, les filles!* et son volet *Excellence Science* par l'octroi d'une bourse de 6 000 dollars afin d'inciter les jeunes femmes à s'intéresser davantage à des secteurs d'activité à prédominance masculine.

4.10 Politique de financement des services publics

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

Pour les biens et services actuellement tarifés :

- Les sommes les plus importantes recueillies par le Ministère proviennent des revenus perçus des usagères et usagers routiers pour l'immatriculation de leur véhicule, ainsi que de la gestion des ports. Outre ces revenus, le Ministère en perçoit peu de la vente de biens et services.
- La majeure partie des revenus tarifaires du Fonds des réseaux de transport terrestre provient des revenus des droits d'immatriculation et des droits sur les permis de conduire. Les autres types de revenus tarifaires du Fonds proviennent des postes de péage de l'autoroute 25 et de l'autoroute 30, des redevances de transport rémunéré de personnes par automobile, des haltes routières, de la location de terrains et de bâtiments, de la vente ou de l'usage de matériel et de fournitures, d'aide technique et de soutien ainsi que des revenus d'emprises routières.
- Le Fonds aérien finance ses services aériens spécialisés en refacturant les coûts de fonctionnement à ses partenaires pour la recherche et le sauvetage, les évacuations aéromédicales, le transport sanitaire aérien et l'extinction des feux, et en faisant la location d'un dispositif d'entraînement de vol.
- Les revenus du Fonds de gestion de l'équipement roulant proviennent principalement de la location de la machinerie, des équipements et autres, ce qui lui permet d'assurer l'autofinancement de l'ensemble de ses activités.

Liste des revenus de tarification perçus, coûts et niveau de financement atteint en 2022-2023
(en milliers de dollars)

		REVENUS ^a	COÛTS	NIVEAU DE FINANCEMENT	
				ATTEINT	VISÉ
Ministère					
Droits et permis		La majorité des revenus tarifés est perçue par la Société de l'assurance automobile du Québec.			
Droits et permis – Immatriculation ^b	43 967,9				
Droits portuaires	1 490,6				
Vente de biens et services					
Terrains et bâtiments	2,8				
Location de terrains, de bâtiments et autres	1 268,0				
Divers	105,8				
TOTAL	46 835,1				
Fonds des réseaux de transport terrestre					
Droits et permis		En vertu de la Loi sur l'administration financière, le Fonds des réseaux de transport terrestre doit s'autofinancer selon ses modalités de gestion.			
Droits et permis – Immatriculation ^{c, d}	1 102 123,1				
Conducteurs et chauffeurs (permis)	113 497,7				
Immatriculation (contribution au transport en commun) ^e	85 298,1				
Redevances – Transport rémunéré de personnes par automobile	12 409,6				
Autres droits et permis	231,5				
Vente de biens et services					
Location de terrains, de bâtiments et autres	889,6				
Revenus des haltes routières (hors partenariat public-privé)	88,0				
Péage de l'autoroute 25 ^f	98 276,8				
Péage de l'autoroute 30 ^f	42 372,3				
Divers	88,8				
TOTAL	1 455 275,5				
Fonds aérien					
Location d'un dispositif d'entraînement de vol	3,9	Le budget de dépenses du Fonds aérien est équilibré puisque les coûts de fonctionnement sont refacturés aux partenaires, à l'exception des revenus autonomes, qui peuvent générer un certain bénéfice.			
Extinction de feux – Québec	30 608,4				
Extinction de feux – Entente avec le Centre interservices des feux de forêt du Canada	876,2				
Extinction de feux – Entente hors Canada	4 377,8				
TOTAL	35 866,3				
Fonds de gestion de l'équipement roulant					
Location de machinerie, d'équipement et autres	21 122,9	Le Fonds de gestion de l'équipement roulant doit s'autofinancer.			
TOTAL	21 122,9				

- a. Revenus préliminaires dans le contexte où les travaux effectués dans le cadre de la préparation des comptes publics du gouvernement du Québec ne sont pas terminés.
- b. Cela inclut les permis spéciaux de circulation et les vignettes de stationnement pour les personnes handicapées.
- c. Cela inclut la portion des montants prélevés sur les immatriculations des véhicules munis d'un moteur de forte cylindrée.
- d. Cela inclut les revenus associés aux véhicules hors route.
- e. Cette contribution n'est pas un tarif au sens de la Loi sur l'administration financière et n'a donc pas à être soumise à l'indexation.
- f. Cela inclut la part versée au partenaire.

Base de tarification et d'indexation

	MÉTHODE DE FIXATION DES TARIFS		MODE D'INDEXATION DES TARIFS	
	BASE	DATE	BASE	DATE
Ministère				
Droits et permis – Immatriculation	Données administratives	1991	Indice des prix à la consommation ^b	1991
Terrains et bâtiments	Prix du marché	Continu	Prix du marché	Continu
Location de terrains, de bâtiments et autres	Prix du marché	Continu	Prix du marché	Continu
Fonds des réseaux de transport terrestre				
Droits et permis – Immatriculation	Données administratives	1991	Indice des prix à la consommation ^b	1991
Conducteurs et chauffeurs (permis)	Données administratives	1991	Indice des prix à la consommation ^b	1991
Immatriculation (contribution au transport en commun)	Données administratives	1991	–	–
Location de terrains, de bâtiments et autres	Prix du marché	Continu	Prix du marché	Continu
Revenus des haltes routières (hors partenariat public-privé)	Prix du marché	Continu	Prix du marché	Continu
Péage de l'autoroute 25	Prix du marché	Continu	Indice des prix à la consommation	Continu
Péage de l'autoroute 30	Prix du marché	Continu	Indice des prix à la consommation	Continu
Fonds aérien				
Location d'un dispositif d'entraînement de vol	Prix du marché	2014	Prix du marché	2023
Extinction de feux – Québec	Coût des services	Continu	Coût réel	2023
Extinction de feux – Entente avec le Centre interservices des feux de forêt du Canada	Coût des services Prix du marché	2015	Indice des prix à la consommation du Canada	2023
Extinction de feux – Entente hors Canada ^a	Prix du marché	2021	Indice des prix à la consommation du Québec	2023
Fonds de gestion de l'équipement roulant				
Location de machinerie, d'équipement et autres	Coût des services	Continu	Indice des prix à la consommation	2022

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

b. Depuis le 1^{er} janvier 2023, et jusqu'au 31 décembre 2026, l'indexation annuelle de ce tarif est plafonnée à 3 % en vertu de la Loi limitant l'indexation de plusieurs tarifs gouvernementaux (chapitre I-7.1), sanctionnée le 9 décembre 2022.

Pour les nouveaux biens et services :

Aucun nouveau bien ou service nécessitant une tarification n'a été ajouté en 2022-2023.

Pour les biens et services qui pourraient être tarifés :

L'inventaire des produits et services réalisé au Ministère dans le cadre de la Politique de financement des services publics a révélé que la majorité des produits et services pouvant être tarifés le sont déjà. Un suivi annuel sur cette question est réalisé par l'intermédiaire du registre ministériel des tarifs.

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

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

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

Le Plan d'intégration du parc gouvernemental de véhicules et d'équipement roulant a été approuvé par le Conseil du trésor le 28 mars 2022. Le Centre de gestion de l'équipement roulant a été mandaté pour procéder à la mise en œuvre de l'intégration des véhicules et de l'équipement roulant du gouvernement du Québec, par clientèle, sur un horizon de quatre ans. Au terme du projet, prévu en 2025-2026, plus de 85 % de l'équipement roulant du gouvernement se trouvera sous la gestion d'un même service centralisé. En 2022-2023, le Ministère a développé les outils nécessaires à la mise en œuvre du Plan afin d'en assurer la réussite. Entre autres, des plans d'action ont été élaborés et mis en place. Ensuite, une structure de gouvernance a été établie afin de s'assurer de l'atteinte des objectifs visés par ce plan. Des rencontres avec toute la clientèle concernée par le Plan d'intégration du parc gouvernemental de véhicules et d'équipement roulant ont eu lieu afin de l'informer des étapes du plan d'intégration. De plus, plusieurs rencontres des comités stratégiques et directeurs de chaque ministère²⁴ visé par la phase 1 se sont tenues tout au long de l'année. Les rencontres de démarrage des comités directeurs des ministères et organismes²⁵ ciblés par la phase 2 ont aussi eu lieu en 2022-2023. Enfin, les véhicules et l'équipement roulant intégrés au Centre de gestion de l'équipement roulant des ministères et organismes ciblés par la phase 1 du Plan d'intégration du parc gouvernemental de véhicules et d'équipement roulant sont confirmés par la signature des ententes de principe.

24. Les ministères et organismes ciblés par la phase 1 du Plan sont le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs et le ministère des Ressources naturelles et des Forêts.

25. Les ministères et organismes ciblés par la phase 2 du Plan sont le ministère de l'Enseignement supérieur, le ministère de la Santé et des Services sociaux et la Société de l'assurance automobile du Québec.

