

# 2. LES RÉSULTATS

## 2.1 Plan stratégique

La présente section fait état des résultats obtenus au regard de la deuxième année du Plan stratégique 2019-2023 et des actions réalisées du Plan annuel de gestion des dépenses 2020-2021.

Certains indicateurs et cibles du plan stratégique ont été révisés en 2020-2021 pour tenir compte de la relance économique et des répercussions de la pandémie.

En somme, le Ministère a atteint 16 des 17 cibles annuelles (94 %) en 2020-2021.

### Résultats relatifs au plan stratégique

#### Sommaire des résultats 2020-2021 relatifs aux engagements du Plan stratégique 2019-2023

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

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE 2020-2021	RÉSULTAT 2020-2021	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	51 %	<b>50 %</b>	15
	1.2 Proportion des structures du réseau routier supérieur en bon état selon l'indice d'état gouvernemental	77 %	<b>77 %</b>	17
	1.3 Proportion des ponts du réseau municipal sous la gestion du Ministère en bon état selon l'indice d'état gouvernemental	59 %	<b>61 %</b>	18
	1.4 Proportion des chaussées aéroportuaires asphaltées sous la responsabilité du Ministère en bon état	65 %	<b>67 %</b>	19
	1.5 Proportion des voies ferrées fonctionnelles sous la responsabilité du Ministère	55 %	<b>65 %</b>	19
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	32 %	<b>40 %</b>	20

**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 2020-2021	RÉSULTAT 2020-2021	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 <sub>2</sub> )	152 000	<b>153 625</b>	22
	3.2 Nombre de véhicules électriques dans le parc gouvernemental	1 350	<b>1 478</b>	23
4. Soutenir la mise en place de services en transport collectif	4.1 Achalandage du transport collectif	260 millions de déplacements	<b>275,8 millions de déplacements</b>	25
	4.2 Nombre de déplacements des personnes admises en transport adapté	9,0 millions de déplacements	<b>9,4 millions de déplacements</b>	26
5. Assurer la sécurité des transports	5.1 Pourcentage de réduction de la moyenne triennale du nombre d'accidents mortels ou graves	≥ 3 %	<b>9,8 %</b>	27
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)	170 000	<b>181 523</b>	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 %	<b>100 %</b>	30

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

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE 2020-2021	RÉSULTAT 2020-2021	PAGE
8. Assurer une gestion rigoureuse des projets routiers	8.1 Taux d'utilisation des investissements pour les projets routiers	≥ 90 %	<b>90,8 %</b>	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 %	<b>99,6 %</b>	32
10. Accélérer le traitement des demandes d'aide financière reçues des municipalités pour la réfection du réseau routier local	10.1 Délai moyen de traitement des demandes d'aide financière complètes	75 jours	<b>70,1 jours</b>	33
11. Améliorer l'expérience client par la prestation électronique de services	11.1 Taux de satisfaction des demandeurs de permis spéciaux de circulation	72 %	<b>92 %</b>	34

# Résultats détaillés 2020-2021 relatifs aux engagements du Plan stratégique 2019-2023

## ENJEU 1 : INFRASTRUCTURES

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

Le maintien des infrastructures constitue un élément central de la mission du Ministère, élément qui, de pair avec le Plan québécois des infrastructures 2020-2030, mobilise la majeure partie du budget et de la main-d'œuvre de l'organisation.

#### OBJECTIF 1 : MAINTENIR LES INFRASTRUCTURES EN BON ÉTAT

**Contexte lié à l'objectif :** Les infrastructures routières affichent un important déficit de maintien d'actifs et l'envergure des travaux nécessaires au maintien de l'état du réseau routier est considérable. Les travaux à réaliser, dont le nombre s'élève à plusieurs centaines annuellement, contribuent à l'amélioration de l'indice d'état gouvernemental des chaussées et des structures du réseau routier. Au cours de l'exercice financier 2020-2021, 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 865,1 millions de dollars ont été réalisés pour la conservation des chaussées.
- L'état des structures du réseau supérieur requiert une attention particulière. Ainsi, 837,8 millions de dollars ont été destinés à leur conservation.
- La réfection des structures du réseau routier municipal incombe au Ministère depuis janvier 2008. Ainsi, une somme de 113,2 millions de dollars a été investie dans ces travaux au cours de l'exercice financier 2020-2021.

**Indicateur 1.1 :** Proportion des chaussées du réseau routier supérieur<sup>5</sup> 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)		

5. Le Ministère est responsable de l'entretien du réseau routier supérieur composé de 31 039 kilomètres d'autoroutes, de routes nationales, de routes régionales, de routes collectrices ainsi que de chemins d'accès aux ressources. Cela exclut donc les rues, les routes et les chemins locaux gérés par les municipalités, d'autres ministères ou Hydro-Québec. De plus, les bretelles, les voies de desserte et les chaussées en gravier ne sont pas considérées dans l'état des chaussées.

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

## Explication du résultat obtenu en 2020-2021

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

En 2020, la chaussée était en bon état sur 50 % du réseau routier supérieur. Les travaux effectués sur 2 246 kilomètres de chaussées en 2020, dont 1 245 kilomètres de travaux de réfection, 293 kilomètres de travaux palliatifs temporaires sur des chaussées déficientes et 708 kilomètres de travaux préventifs, ont permis d'augmenter la proportion de chaussées en bon état de 1 point de pourcentage par rapport à l'état observé en 2019. Malgré l'amélioration de l'état du réseau, la cible du plan stratégique de 51 % pour 2020-2021 n'a pas été atteinte.

Le Plan québécois des infrastructures 2021-2031 prévoit des investissements additionnels de 203,9 millions de dollars qui sont notamment consacrés à assurer le bon état des chaussées et la pérennité du réseau routier.

Le Ministère s'est doté d'une stratégie de planification des interventions en conservation des chaussées qui vise à maximiser les retombées à long terme des investissements en conservation des chaussées. Le défi est d'investir sur la bonne chaussée, au bon moment, avec la bonne technique, grâce à une planification optimale des interventions. La stratégie est évolutive et adaptée pour chaque région selon l'état du réseau et les besoins en interventions sur celui-ci, les paramètres financiers et les objectifs définis dans le Plan québécois des infrastructures, et les cibles établies dans la planification stratégique du Ministère. Des formations se poursuivront en 2021-2022 afin que cette stratégie d'intervention en conservation des chaussées soit bien expliquée au personnel au sein des directions générales territoriales.

Par ailleurs, les rencontres d'échanges avec les responsables en gestion des chaussées des directions générales territoriales auront lieu à une plus grande fréquence à l'avenir étant donné la possibilité de les tenir en formule virtuelle.

Enfin, une analyse de la programmation des travaux routiers est effectuée chaque année afin d'assurer le respect de la stratégie.

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

	INDICE D'ÉTAT	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Selon le nombre	A, B et C (très bon, bon et satisfaisant)	55	55	51	55	53	50	50	50	49	50
	D (mauvais)	18	20	20	24	25	24	23	22	22	21
	E (très mauvais)	27	25	29	21	22	26	27	28	29	29
	Indice d'état médian	C	C	C	C	C	C	C	C	D	C

**Indicateur 1.2 :** Proportion des structures du réseau routier supérieur<sup>6</sup> 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)		

### Explication du résultat obtenu en 2020-2021

La proportion des structures du réseau routier supérieur en bon état selon l'indice d'état gouvernemental s'est maintenue à 77 %. La cible a donc été atteinte. En outre, depuis 2011, la proportion de structures en bon état a connu une augmentation de plus de 9 points de pourcentage.

En 2020, 63 % des structures avaient été construites entre les années 1960 et 1980. Étant donné que des travaux de réparation sont habituellement nécessaires 30 ans après la construction d'un ouvrage, les besoins actuels en matière d'entretien et de réparation sont encore importants.

Le nombre de structures dont l'état est devenu déficient et qui doivent être réparées est demeuré à peu près stable au cours des trois dernières années. En 2020, 76 structures déficientes ont été corrigées par la réalisation de travaux.

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

	INDICE D'ÉTAT	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Selon le nombre	A, B et C (très bon, bon et satisfaisant)	68	69	71	72	74	75	75	76	77	77
	D (mauvais)	12	12	11	10	8	9	8	7	8	7
	E (très mauvais)	20	19	18	18	18	16	17	17	15	16
	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)	43	45	47	51	51	53	49	53	53	54
	D (mauvais)	14	13	12	10	8	9	9	8	9	8
	E (très mauvais)	43	42	41	39	41	38	42	39	38	38
	Indice d'état médian	D	D	D	C	C	C	D	C	C	C

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

6. Le réseau routier sous la responsabilité du Ministère comprend 5 495 structures dont la longueur est de 4,5 mètres ou plus.

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

(mesure de départ : 58 % en 2018)

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

### Explication du résultat obtenu en 2020-2021

En 2020, la proportion de ponts en bon état sur le réseau municipal sous la gestion du Ministère<sup>7</sup> a connu une hausse de 2 points de pourcentage par rapport à l'année précédente. Depuis 2011, une augmentation de 13 points de pourcentage de la proportion de ponts du réseau municipal en bon état a été enregistrée.

Le nombre de ponts dont l'état est devenu déficient et qui doivent être réparés est demeuré stable au cours des deux dernières années. En 2020, 89 ponts déficients sur le réseau municipal sous la gestion du Ministère ont été corrigés par la réalisation de travaux.

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

	INDICE D'ÉTAT	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Selon le nombre	A, B et C (très bon, bon et satisfaisant)	48	49	50	52	54	56	57	58	59	61
	D (mauvais)	18	18	14	12	10	9	8	8	9	7
	E (très mauvais)	34	33	36	36	36	35	35	34	32	32
	Indice d'état médian	D	D	C	C	C	C	C	C	C	C
Selon la valeur	A, B et C (très bon, bon et satisfaisant)	47	48	49	50	52	53	57	58	58	61
	D (mauvais)	15	15	12	10	9	9	7	8	9	8
	E (très mauvais)	38	37	39	40	39	38	36	34	33	31
	Indice d'état médian	D	D	D	D	C	C	C	C	C	C

7. En 2020, 4 264 ponts du réseau municipal étaient sous la gestion du Ministère.

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

(mesure de départ : 58 % en 2018)

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

#### Explication du résultat obtenu en 2020-2021

La proportion de chaussées aéroportuaires asphaltées en bon état s'établissait à 67 % en 2020, soit 2 points de pourcentage au-dessus de la cible. Ce résultat s'explique par la réalisation de deux projets majeurs de réfection des chaussées, soit à l'aéroport de Saint-Honoré et à celui de Montmagny. Ces travaux ont eu des répercussions significatives sur l'indice global d'état des chaussées aéroportuaires. Ils ont permis une amélioration de 8 points de pourcentage, faisant passer l'indice de 59 % en 2019 à 67 % en 2020.

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

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

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

#### Explication du résultat obtenu en 2020-2021

Les projets de réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie et du chemin de fer Québec Central, propriétés du gouvernement du Québec, progressent bien. La proportion des voies ferrées fonctionnelles sous la responsabilité du Ministère était de 65 % au 31 mars 2021. Ce résultat dépasse nettement la cible de 55 %.

Cette avancée s'explique par la réalisation des principaux travaux sur le chemin de fer de la Gaspésie, soit sur les trois tronçons suivants :

- de Matapédia à Caplan : le gouvernement a agi rapidement pour finaliser les travaux des deux ponts ferroviaires qui surplombent la rivière Cascapédia afin de remplacer les structures endommagées par des inondations. Ces ponts ont été mis en service en décembre 2020, plusieurs mois plus tôt que prévu. Ce chantier devrait être parachevé en 2021, notamment par la démolition des anciennes structures;
- de Caplan à Port-Daniel-Gascons : le lancement d'appels d'offres pour entreprendre des travaux de réfection des structures ferroviaires a été annoncé en mai 2020. Au total, le Ministère doit intervenir sur 13 infrastructures pour viser une mise en service de ce tronçon en 2022. Les travaux majeurs ont débuté en 2020 pour 2 des 13 infrastructures à réhabiliter ou à reconstruire sur ce tronçon. Des travaux de maintien d'actifs ont aussi été réalisés. Les travaux se poursuivront en 2021;
- de Port-Daniel-Gascons à Gaspé : en 2020, le Ministère a entrepris des travaux de maintien des actifs. Ces travaux se poursuivront en 2021.

Sur le chemin de fer Québec Central, soit du secteur Charny, à Lévis, jusqu'à Vallée-Jonction, plusieurs travaux d'envergure ont été réalisés en 2020, dont le remplacement de ponceaux, le remplacement et la réfection de structures, des travaux de voies ferrées et la réfection de passages à niveau.

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

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

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

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

**(mesure de départ : aucune)**

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

## Explication du résultat obtenu en 2020-2021

Dans le cadre de l'exercice de la programmation 2020-2021, le Ministère avait identifié 13 projets routiers qui permettent d'assurer la résilience et la pérennité du réseau routier québécois face aux enjeux liés aux changements climatiques. Pour être retenus, les projets doivent répondre à deux critères, soit la présence d'un aléa naturel associé aux changements climatiques (inondation fluviale, submersion côtière, érosion fluviale et côtière, glissement de terrain d'origine naturelle, fonte du pergélisol, avalanche) et une intervention dont l'objectif principal vise l'adaptation aux changements climatiques (ouvrages de stabilisation, ouvrages de protection, relocalisation ou reconfiguration de route).

En 2020-2021, huit projets routiers en adaptation aux changements climatiques ont été réalisés<sup>8</sup>, auxquels s'ajoutent les deux projets de l'exercice précédent. Ainsi, un total de 10 projets a été réalisé depuis le 1<sup>er</sup> avril 2019. Cela représente un cumulatif de 40 %, soit un résultat supérieur à la cible de 32 %.

## ENJEU 2 : MOBILITÉ DURABLE

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

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

### OBJECTIF 3 : POURSUIVRE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

**Contexte lié à l'objectif :** Afin de réduire la dépendance du Québec aux énergies fossiles et de favoriser la transition vers une économie sobre en carbone, le gouvernement s'est engagé sur la voie de l'électrification des transports en s'appuyant sur des objectifs économiques et environnementaux. Des programmes et des mesures variés ont été mis de l'avant dans le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020, qui s'est terminé le 31 décembre 2020 et dont la mise en œuvre était coordonnée par le Ministère. Les efforts se poursuivront dans les prochaines années avec le Plan pour une économie verte 2030 et son Plan de mise en œuvre 2021-2026. Ceux-ci comprennent plusieurs mesures visant à favoriser la transition vers les véhicules électriques légers et lourds.

---

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

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

(mesure de départ : 65 713 t éq. CO<sub>2</sub> 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)		

#### Explication du résultat obtenu en 2020-2021

Le nombre de véhicules électriques immatriculés, qu'ils soient entièrement électriques ou hybrides rechargeables, ne cesse d'augmenter dans toutes les régions du Québec. Également, les véhicules lourds électriques, comme les camions et les autobus, sont de plus en plus présents sur le marché. Depuis avril 2019, ces véhicules sont inclus dans les données sur les véhicules électriques immatriculés.

Au 31 mars 2021, 98 169 véhicules électriques étaient en circulation sur les routes du Québec, soit une augmentation de 42 % comparativement aux données enregistrées l'année précédente. Cette augmentation est moins prononcée que lors des années antérieures puisque la pandémie a entraîné une baisse des ventes de véhicules routiers, qu'ils soient électriques ou non. La proportion de véhicules entièrement électriques par rapport à celle des véhicules hybrides rechargeables est en hausse constante et s'établissait à 56 % au 31 mars 2021.

Entre le 1<sup>er</sup> avril 2020 et le 31 mars 2021, les véhicules électriques immatriculés ont permis d'éviter 153 625 tonnes de gaz à effet de serre. La majeure partie des gaz à effet de serre évités proviennent des véhicules de promenade : 107 770 t éq. CO<sub>2</sub> pour ceux entièrement électriques et 41 773 t éq. CO<sub>2</sub> pour les véhicules hybrides rechargeables. Quant aux véhicules lourds électriques, ils représentent 4 082 t éq. CO<sub>2</sub> évitées.

Afin d'accélérer l'atteinte de la cible, le Ministère a poursuivi ses activités de promotion des véhicules électriques, comme la diffusion d'une série de 10 chroniques portant sur l'ABC du bon électromobiliste produites dans le cadre de la série télévisuelle *L'Académie électrique du Guide de l'auto*.

En 2020-2021, le Ministère a contribué à l'installation de 27 bornes de recharge rapide dans des villages-relais, des sites stratégiques ainsi que dans ses haltes routières et ses aires de service. De ce total, 24 étaient en fonction au 31 mars 2021. Ces bornes s'intègrent au Circuit électrique, le réseau de bornes de recharge géré par Hydro-Québec, qui comptait 2 941 bornes au 31 mars 2021 (2 498 bornes de niveau 2 et 443 bornes de recharge de niveau 3).

Dans le cadre du Programme de soutien au déploiement des autobus scolaires électriques au Québec, le Ministère a octroyé, en 2020-2021, des aides financières pour soutenir l'achat de 36 autobus scolaires électriques. Le programme s'est terminé le 31 mars 2021. Au total, entre le 1<sup>er</sup> avril 2015 et le 31 mars 2021, 138 aides financières ont été octroyées.

### 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)		

#### Explication du résultat obtenu en 2020-2021

Le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 comprenait une mesure visant à pourvoir le parc automobile gouvernemental de 1 000 véhicules électriques d'ici le 31 décembre 2020. Au 31 mars 2021, celui-ci comptait 1 478 véhicules électriques ou hybrides rechargeables en circulation, soit 18,6 % de plus que le nombre recensé au 31 mars 2020.

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

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

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

Afin d'accroître l'utilisation des transports collectifs, le Ministère poursuit son soutien au moyen du Programme d'aide au développement du transport collectif, un programme pluriannuel doté d'un budget de 549,8 millions de dollars pour les années 2019 et 2020. Le programme vise notamment à financer les services de transport en commun en milieu urbain et les services de transport collectif régional.

En outre, le Ministère poursuit son soutien aux autorités organisatrices de transport dans la mise en place de grands projets stratégiques de transport collectif tels que :

- le Réseau structurant de transport en commun de Québec : à la suite des audiences publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement et des analyses d'impact, le gouvernement a présenté, à la Ville de Québec, des bonifications au projet pour s'assurer que celui-ci répond aux besoins de la population;
- le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal et de ses projets liés, le centre d'attachement Nord-Ouest de la Société de transport de Montréal et le remplacement du système de contrôle des trains sur la ligne bleue : le Ministère a assuré le suivi des activités de planification de ces projets avec les partenaires concernés;

- le service rapide par bus sur le boulevard Pie-IX, entre Montréal et Laval : dans le cadre du suivi de la phase de réalisation du projet avec les partenaires concernés, le Ministère a assuré la coordination entre les chantiers du lot de Laval du service rapide par bus et le chantier de réfection majeure du pont Pie-IX, notamment, ainsi que la coordination entre le service rapide par bus, dans le secteur de Montréal, et d'autres chantiers en cours;
- la construction d'un garage souterrain à la station de métro Côte-Vertu, à Montréal : le Ministère a assuré le suivi de la phase de réalisation du projet, dont la Société de transport de Montréal est la gestionnaire, afin de le livrer dans le respect des coûts autorisés et de l'échéancier;
- les mesures prioritaires sur le boulevard Guillaume-Couture, à Lévis : le Ministère a poursuivi sa collaboration avec la Ville de Lévis et la Société de transport de Lévis afin de mieux définir le projet en prévision du dépôt du dossier d'affaires;
- le Réseau express métropolitain de l'Est : en décembre 2020, CDPQ Infra annonçait, conjointement avec le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal, le projet du Réseau express métropolitain de l'Est, qui consiste à relier les secteurs de Pointe-aux-Trembles et du Cégep Marie-Victorin avec le centre-ville de Montréal;
- le Réseau express métropolitain en réalisation : le Ministère a maintenu sa contribution financière aux mesures d'atténuation dans le cadre de la stratégie d'atténuation des travaux du Réseau express métropolitain. Dans le contexte de la pandémie de COVID-19, et en raison de la baisse significative d'achalandage observée, des adaptations ont été apportées à cette stratégie.

Certains de ces projets pourront bénéficier 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 la mise en place de services de transport adapté afin de favoriser l'intégration sociale, professionnelle et économique des personnes handicapées. En fait, 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 2018)<sup>9</sup>

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	s. o.	260 millions de déplacements	330 millions de déplacements	425 millions de déplacements
Résultat	s. o.	275,8 millions de déplacements (cible atteinte)		

L'indicateur de l'achalandage du transport collectif et ses cibles ont été modifiés pour 2020-2021 et les périodes suivantes en raison des répercussions de la pandémie de COVID-19. L'indicateur n'est plus présenté en fonction d'un pourcentage d'augmentation, mais plutôt au moyen d'un nombre, et ce, pour en faciliter la compréhension. De plus, les cibles ont été réduites puisque ce secteur a connu des baisses majeures d'achalandage depuis la mise en place des mesures sanitaires par le gouvernement.

#### Explication du résultat obtenu en 2020-2021

L'achalandage du transport collectif a atteint 275,8 millions de déplacements<sup>10</sup> en 2020, soit une baisse de 57,6 % par rapport à celui observé en 2019. La pandémie de COVID-19 a entraîné une diminution importante du nombre de déplacements occasionnée par la mise en place de mesures sanitaires telles que l'isolement volontaire, le télétravail et les études à distance.

#### Achalandage du transport collectif (millions de déplacements)

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
584,6	597,5	604,9	605,4	598,8	604,2	619,2	643,9	649,7 <sup>a</sup>	275,8 <sup>b</sup>

a. Donnée révisée en date du 22 mai 2021.

b. Donnée préliminaire en date du 22 mai 2021.

Pour les sociétés de transport du Québec et le réseau de trains de Montréal, le nombre de déplacements en 2020 s'élève à 265 millions<sup>11</sup>, en baisse de 57,4 % par rapport aux données de 2019. La variation pour chacun des organismes couvre un spectre varié, allant d'une diminution de 18,1 % pour le Réseau de transport de Longueuil à une diminution de 64,5 % pour la Société de transport de l'Outaouais. Quant aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport, l'achalandage total est de 10,8 millions<sup>12</sup> de déplacements, en baisse de 61 % par rapport à 2019.

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

10. Il s'agit d'une donnée préliminaire en date du 22 mai 2021.

11. *Ibid.*

12. *Ibid.* Cela inclut les données des conseils intermunicipaux de transport et du Conseil régional de transport de Lanaudière, qui ont été abolis le 1<sup>er</sup> juin 2017.

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

(mesure de départ : 8 924 507 déplacements en 2017)<sup>13</sup>

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

L'indicateur du nombre de déplacements des personnes admises en transport adapté et ses cibles ont été modifiés. L'indicateur n'est plus présenté en fonction d'un pourcentage d'augmentation, mais au moyen d'un nombre, et ce, pour en faciliter la compréhension. Les cibles ont été réduites pour 2021-2022 et 2022-2023 puisque la mise en place des mesures sanitaires par le gouvernement en raison de la pandémie entraînera des baisses majeures du nombre de déplacements des personnes admises en transport adapté en 2020 et en 2021.

### Explication du résultat obtenu en 2020-2021

La donnée disponible est celle de 2019<sup>14</sup>. Ainsi, le nombre de déplacements des personnes admises en transport adapté est estimé à 9 397 537, ce qui représente une hausse de 2,7 % par rapport aux données obtenues l'année précédente.

### Déplacements des personnes admises en transport adapté

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 <sup>a</sup>	2018 <sup>a</sup>	2019 <sup>b</sup>
7 397 000	7 657 640	7 878 202	8 208 115	8 435 437	8 728 612	8 927 283	9 148 140	9 397 537

a. Données révisées en date du 6 mai 2021.

b. Donnée préliminaire en date du 6 mai 2021.

## OBJECTIF 5 : ASSURER LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

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

13. La valeur pour l'année 2017 a été révisée à 8 924 507 déplacements depuis l'adoption du Plan stratégique 2019-2023.

14. La donnée de 2020 sera disponible dans le prochain rapport annuel de gestion.

**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)		

#### Explication du résultat obtenu en 2020-2021

La moyenne triennale des accidents mortels et graves pour la période 2018-2019-2020 a diminué de 9,8 %, avec 1 411 accidents, comparativement à 1 564 pour la période de référence 2016-2017-2018. Le nombre de véhicules en circulation sur l'ensemble du réseau routier québécois et de titulaires de permis de conduire est en hausse pour l'année 2020.

#### 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

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Moyenne triennale se terminant l'année indiquée	2 233	2 137	1 956	1 794	1 677	1 602	1 603	1 564	1 514	1 411
Véhicule en circulation	5 985 463	6 082 303	6 191 286	6 240 266	6 310 810	6 416 349	6 552 488	6 608 276	6 697 819	6 834 681
Titulaire de permis de conduire	5 156 353	5 194 760	5 241 846	5 283 950	5 330 564	5 375 648	5 414 479	5 473 342	5 528 681	5 546 433

La forte réduction de la moyenne triennale 2018-2019-2020 des accidents mortels et graves, soit 1 411 par rapport à la moyenne précédente de 1 514, est influencée par le bilan des accidents mortels et graves de l'année 2020, qui a diminué par rapport à celui de 2019. En effet, il y a eu 316 accidents mortels et 986 accidents graves en 2020, ce qui représente une hausse de 7 accidents mortels, mais une diminution de 116 accidents graves, en comparaison avec l'année 2019.

À l'égard de la sécurité routière, le Ministère a notamment procédé à la correction de cinq sites à potentiel d'amélioration<sup>15</sup>. Un site à potentiel d'amélioration est désigné comme étant un endroit ponctuel du réseau où est relevée une concentration d'accidents qui peuvent être attribuables au comportement des conductrices et conducteurs, à des déficiences de l'infrastructure routière ou à des déficiences mécaniques des véhicules. En ce qui a trait aux déficiences de l'infrastructure, plusieurs interventions peuvent être effectuées afin de réduire

15. La liste des sites à potentiel d'amélioration en sécurité routière 2019-2020 est disponible sur le site Web du Ministère : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/Documents/Liste-Sites-Potentiel-Amelioration-2019-2020.pdf>.

de manière significative le nombre d'accidents sur les routes du Ministère. Parmi les travaux exécutés à la suite d'études de sécurité réalisées par le Ministère se trouvent notamment les projets de :

- réaménagement de l'intersection de la route 139 et de la rue Brodeur, à Saint-Alphonse-de-Granby, en Estrie;
- construction d'une voie de virage à gauche dans les deux sens dans un secteur à quatre voies contiguës sur la route 169, au nord de la rivière Couchepaganiche jusqu'au sud du 16<sup>e</sup> Chemin, à Métabetchouan–Lac-à-la-Croix, au Lac-Saint-Jean;
- mise en service de la voie de contournement sur la route 117 à Rouyn-Noranda, en Abitibi-Témiscamingue, ce qui permet de retirer la circulation de véhicules lourds au centre-ville.

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 permettra notamment d'intégrer la Vision zéro comme stratégie de référence en sécurité routière et de déployer des moyens d'action pour des routes et des abords de routes plus sécuritaires. Également, les mesures du Plan d'action ministériel en sécurité routière 2018-2023 ont été mises en œuvre.

## **OBJECTIF 6 : DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ DU RÉSEAU**

**Contexte lié à l'objectif :** En s'appuyant sur les cadres d'intervention modaux de la Politique de mobilité durable – 2030, le Ministère soutient la complémentarité du développement du transport routier des marchandises ainsi que du transport ferroviaire, maritime et aérien afin d'en assurer une utilisation optimale. L'efficacité des chaînes logistiques est une condition essentielle à la compétitivité des entreprises dans un contexte d'échanges commerciaux transfrontaliers. En plus de stimuler la croissance économique, l'utilisation optimale des modes de transport et de l'intermodalité contribue à l'augmentation des tonnages de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec.

Plus précisément, le Ministère a annoncé, le 25 novembre 2020, une étude de faisabilité économique pour le transport des marchandises dans le corridor ferroviaire Estrie-Montérégie. De plus, les travaux de réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie se poursuivent.

Bien que la nouvelle vision maritime ait été en élaboration en 2020-2021, certaines réalisations étaient déjà en cours. Le gouvernement a notamment annoncé, le 12 janvier 2021, une aide financière de 55 millions de dollars à l'Administration portuaire de Montréal dans le cadre de son projet d'expansion à Contrecoeur. Ce nouveau terminal à la fine pointe de la technologie permettra l'ajout de 1,15 million de conteneurs afin de répondre efficacement à la demande. De plus, il permettra d'accueillir des navires de type post-Panamax. Ce projet illustre la volonté claire de croissance en ce qui a trait au transport des marchandises sur le fleuve Saint-Laurent.

En 2020-2021, 10 projets qui pourraient avoir des répercussions sur les tonnages de marchandises transbordées ont été entrepris dans le cadre du Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal, ce qui représente un soutien financier de 14,3 millions de dollars de la part du Ministère.

**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 2018)<sup>16</sup>

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	s. o.	170 000	175 000	185 000
Résultat	s. o.	181 523 (cible atteinte)		

L'indicateur des tonnages de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec et ses cibles ont été modifiés en raison des répercussions de la pandémie de COVID-19. L'indicateur n'est plus présenté en fonction d'un pourcentage d'augmentation, mais plutôt au moyen d'un nombre, et ce, pour en faciliter la compréhension. Les cibles ont été réduites puisque ce secteur a connu des baisses importantes de marchandises transbordées dans le contexte de la pandémie.

#### Explication du résultat obtenu en 2020-2021

En 2020, les tonnages de marchandises transbordées sont estimés à 181 523 milliers de tonnes<sup>17</sup>. Il s'agit d'un recul de 4,7 % par rapport aux 190 498 milliers de tonnes<sup>18</sup> mesurés en 2019. Les trois événements ci-après ont provoqué cette baisse :

- les mesures sanitaires mises en place pour lutter contre la propagation de la COVID-19;
- le blocus ferroviaire qui a eu lieu du 10 février au 5 mars 2020;
- l'arrêt de la grande majorité des opérations de manutention des cargaisons lors des jours de grève au port de Montréal en juillet et en août 2020.

Le recul étant moins important que ce qui avait été anticipé, la cible est atteinte.

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

17. Puisque les données probantes ne sont pas disponibles pour l'année 2020, la valeur présentée est une estimation. Elle sera révisée dans le prochain rapport annuel de gestion.

18. Dans le *Rapport annuel de gestion 2019-2020*, la valeur des marchandises transbordées pour l'année 2019 a été estimée à 190 089 milliers de tonnes. Cette valeur a été révisée à 190 498 milliers de tonnes.

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

**Contexte lié à l'objectif :** Le Ministère fait preuve de proactivité et d'innovation en étant l'un des premiers ministères au Canada à s'engager dans une démarche visant à éviter, à réduire et à compenser les émissions de gaz à effet de serre produites par ses activités. La reconstruction de l'échangeur Turcot, premier chantier carboneutre au Québec réalisé par le Ministère, aura inspiré, en 2019, une directive ministérielle pour la gestion du carbone lié aux projets routiers de 100 millions de dollars et plus. Pour établir un bilan neutre en carbone, l'application d'un cadre de gestion visera à systématiser, à intégrer et à coordonner les actions d'inventaire, de réduction et de compensation des émissions de gaz à effet de serre. Grâce à une amélioration des méthodes d'inventaire des émissions, le Ministère recensera annuellement, dans un registre, les quantités de gaz à effet de serre émises, réduites et compensées, et ce, pour chacun des projets routiers concernés. L'approche de carboneutralité est appliquée aux nouveaux projets inscrits au Plan québécois des infrastructures qui sont à l'étape de la réalisation.

**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
<b>Cible</b>	25 %	50 %	40 %	50 %
<b>Résultat</b>	0 % (cible non atteinte)	100 % (cible atteinte)		

Les cibles de l'indicateur de la proportion des nouveaux projets routiers de 100 millions de dollars et plus, en réalisation, adoptant une approche carboneutre ont été modifiées pour les années 2021-2022 et 2022-2023 en raison des répercussions des diverses mesures de relance économique découlant de la crise de la COVID-19, dont l'adoption, le 10 décembre 2020, de la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure.

La charge de travail des équipes de même que les délais pour la mise en chantier d'une vingtaine de projets routiers de plus de 100 millions de dollars, dont neuf nouveaux projets, nécessitent des adaptations pour l'application de l'approche de carboneutralité. La mise en œuvre d'une nouvelle directive, comme celle sur la gestion du carbone, se fait graduellement. Le Ministère vise à atteindre ces nouvelles cibles en adoptant une approche progressive qui consiste à effectuer une évaluation sommaire des gaz à effet de serre qui seront émis pendant les travaux, à prévoir un budget de compensation de ces gaz à effet de serre et à procéder à l'inventaire des émissions pendant les travaux en vue de leur compensation.

### Explication du résultat obtenu en 2020-2021

En 2020-2021, un projet de 100 millions de dollars et plus est passé en phase de réalisation, soit la réfection majeure du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. En juin 2020, le Conseil des ministres a autorisé la signature du contrat de conception-construction-financement de ce projet, et le contrat a été signé en juillet 2020. L'approche de carboneutralité est appliquée à ce projet. Par conséquent, le Ministère obtient un résultat de 100 %.

## ENJEU 3 : PERFORMANCE ORGANISATIONNELLE

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

Le déploiement d'une culture d'amélioration continue, d'innovation et de gestion axée sur les résultats s'est poursuivi en 2020-2021. Afin de placer la clientèle et les partenaires au centre du processus décisionnel du Ministère, la Direction de l'amélioration des services à la clientèle et de la gestion des plaintes a été créée. Des comités d'amélioration continue ont également été mis en place. Enfin, certains processus ont été optimisés, notamment en ce qui a trait au paiement des entrepreneurs et à l'acquisition de biens immobiliers.

#### OBJECTIF 8 : ASSURER UNE GESTION RIGOUREUSE DES PROJETS ROUTIERS

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

L'implantation de la gestion organisationnelle des projets se poursuit par l'entremise des travaux du Comité de gouvernance du portefeuille d'investissements en infrastructures. Instauré en octobre 2020, ce comité a pour mandat premier de développer une vision globale et intégrée de tous les projets d'infrastructure de transport du Ministère qui ont des répercussions sur la mobilité des personnes et des biens.

**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)		

#### Explication du résultat obtenu en 2020-2021

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

Pour une troisième année consécutive, le taux d'utilisation des investissements pour les projets routiers est supérieur à 90 %. En effet, le Ministère a dépensé 90,8 % du montant des investissements prévu à la programmation initiale, et ce, malgré les circonstances sanitaires qui ont retardé le début de la saison des travaux.

Le Ministère continue à mettre en place différentes initiatives visant à améliorer sa performance. Les facteurs suivants ont notamment contribué à cet excellent résultat : l'application rigoureuse des orientations en matière de gestion de projets routiers, un nombre significatif de projets pour lesquels les contrats étaient signés ou prêts à l'être en début d'année financière, et des conditions météorologiques favorables.

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

**Contexte lié à l'objectif :** Le Ministère est le plus important donneur d'ouvrage de l'appareil gouvernemental. Il accorde 2 600 contrats en moyenne par année pour la construction d'infrastructures de transport sécuritaires et leur entretien. Pour qu'une administration rigoureuse des fonds publics soit assurée, la gestion contractuelle doit être efficace et efficiente.

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

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

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

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

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

### Explication du résultat obtenu en 2020-2021

La valeur définitive des contrats terminés de construction et de services professionnels relatifs aux infrastructures de transport représente 99,6 % de la valeur de ces contrats à leur signature. 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 assiste les municipalités pour 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 financière<sup>19</sup> complètes pour les deux volets suivants du programme :

- Redressement;
- Accélération.

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

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

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

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Cible	60 jours	75 jours	60 jours	50 jours
Résultat	Non disponible (cible non atteinte)	70,1 jours (cible atteinte)		

Les cibles de l'indicateur du délai moyen de traitement des demandes d'aide financière complètes ont été modifiées en raison de la relance économique et des répercussions de la pandémie de COVID-19. Pour relancer l'économie, le gouvernement a accordé des investissements additionnels de 100 millions de dollars pour 2020-2021 aux volets Accélération et Redressement du Programme d'aide à la voirie locale. Le programme atteint ainsi un budget annuel de 330 millions de dollars. Cette hausse budgétaire est importante comparativement au montant de 70 millions de dollars historiquement accordé par année. Par conséquent, le volume de demandes a augmenté. Les cibles ont été réduites pour prendre en compte cet accroissement du nombre de demandes.

#### Explication du résultat obtenu en 2020-2021

En 2020-2021, la cible révisée a été atteinte avec un délai moyen de traitement des demandes d'aide financière complètes de 70,1 jours. 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 pour le dépôt et le suivi des demandes d'aide financière;
- la réalisation de travaux de cartographie des processus de traitement des demandes, ce qui a permis d'optimiser les processus et de planifier certaines améliorations à apporter ultérieurement.

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

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

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

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

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

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

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

**Explication du résultat obtenu en 2020-2021**

À la suite d'une collecte de données réalisée, 92 % des personnes répondantes<sup>20</sup> ont déclaré être satisfaites de leur expérience de demande de permis spécial de circulation en 2020-2021. Le Ministère maintient un taux de satisfaction supérieur à celui de l'année précédente, qui est de 91 %, et atteint sa cible pour une deuxième année consécutive.

---

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