



POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE 2030

BILAN SYNTHÈSE 2020-2021

Cette publication a été réalisée par la Direction générale de la politique de mobilité durable et de l'électrification et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le [site Web du Ministère](http://www.transports.gouv.qc.ca) 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](http://www.transports.gouv.qc.ca) au www.transports.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante :
Direction des communications
Ministère des Transports
500, boulevard René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, 2022

ISBN 978-2-550-92348-0 (PDF)

Dépôt légal – 2022

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

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

Table des matières

1	Bilan synthèse 2020-2021 de la Politique de mobilité durable	4
1.1	Contexte.....	4
1.2	Méthodologie.....	4
2	Bilans en lien avec la Politique de mobilité durable.....	7
2.1	Bilan statistique pour l'ensemble de la Politique de mobilité durable	7
2.2	Bilan pour les mesures uniques au plan d'action	8
2.3	Bilan pour les mesures prévues aux cadres d'intervention	8
2.4	Bilan synthèse et faits saillants de la troisième année (2020-2021)	8
	Réponses à la COVID-19.....	9
	Mesures uniques au plan d'action général	10
	Cadres d'intervention	12
	Autres actions	14
3	Cibles 2030	15
3.1	Une mobilité au service des citoyens	16
	Cible 1	16
	Cible 2.....	17
	Cible 3.....	18
3.2	Une mobilité à plus faible empreinte carbone	19
	Cible 4.....	19
	Cible 5.....	19
	Cible 6.....	20
3.3	Une mobilité à l'appui d'une économie plus forte	20
	Cible 7.....	20
	Cible 8.....	21
	Cible 10.....	21
4	Appréciation globale de l'an 2020-2021	22

1 Bilan synthèse 2020-2021 de la Politique de mobilité durable

1.1 Contexte

Le 17 avril 2018, le gouvernement du Québec a lancé la Politique de mobilité durable – 2030 (PMD) accompagnée d'un premier plan d'action quinquennal. La PMD confirme la volonté du gouvernement d'appuyer les changements vers une mobilité plus durable et de maintenir sa position de leader en la matière.

Ce document présente le bilan synthèse de la réalisation des actions prévues au Plan d'action 2018-2023 de la PMD et à ses cadres d'intervention pour l'année financière 2020-2021. Il permet également de rendre compte de l'état d'avancement de l'implantation des mesures et du degré d'atteinte actuel des 10 grandes cibles inscrites à la PMD.

1.2 Méthodologie

Les cibles de réalisation des mesures de la PMD sont basées sur les cibles des 181 actions inscrites au plan d'action de la PMD et dans les cadres d'intervention rendus publics en avril 2018. Une mesure est comptabilisée dans le taux de réalisation lorsque la cible inscrite à la PMD est atteinte.

Pour chaque mesure, des indicateurs ont été déterminés afin que l'on puisse apprécier l'atteinte de la cible. Des indicateurs d'effet ou d'impact sont privilégiés lorsque le contexte s'y prête. Dans certains cas, des indicateurs de réalisation ont dû être retenus. Ainsi, certaines mesures sont considérées comme étant réalisées lorsque le travail administratif est effectué. Il pourrait s'agir, par exemple, de l'adoption et du lancement d'un programme d'aide financière. D'autres mesures sont considérées comme étant réalisées uniquement lorsque leurs effets ont été mesurés. Par exemple, il pourrait s'agir de quantifier la réduction d'émissions de gaz à effet de serre (GES) découlant de l'implantation d'un programme d'aide financière.

Il est important de considérer que, lorsque la date de réalisation d'une cible n'est pas spécifiquement précisée dans le plan d'action (ex. : pourcentage de GES, taux de diminution des tarifs, etc.), celle-ci est établie à l'horizon du plan d'action, soit l'année financière 2022-2023. En outre, les cibles et les horizons n'étaient pas encore établis pour certaines mesures au moment de la publication de la PMD. Ces mesures sont donc également comptabilisées à l'horizon du plan d'action. Cela explique en partie pourquoi la cible annuelle de réalisation (51 %) est plus élevée en fin de parcours.

BILAN PMD 2020-2021					TABLEAU-SYNTHÈSE		
DOCUMENTS PMD	NOMBRE DE MESURES TOTAL	STATUT				MESURES	
		CIBLE ATTEINTE	EN COURS	INACTIVE	ABANDONNÉE	DEVANT ATTEINDRE LEUR CIBLE EN 2020-2021	DEVANT ATTEINDRE LEUR CIBLE EN 2021-2022
Politique de mobilité durable	181¹	33	118	26	4	40²	16
Dimension 1	48	7	28	10	2	12	4
Dimension 2	18	3	15	0	0	5	1
Dimension 3	46	12	28	5	1	6	6
Dimension 4	21	6	14	0	1	9	2
Dimension 5	26	2	19	6	0	5	3
Conditions gagnantes	22	3	14	5	0	3	0
Mesures uniques au plan d'action	51	9	35	4	3	7	6
MTQ	23	5	16	2	0	2	3
MEI	12	2	9	1	0	3	0
MELCC	2	0	2	0	0	1	0
MAMH	2	0	1	0	1	1	0
TEQ	8	2	5	1	0	0	2
MERN	4	0	2	0	2	0	1
Mesures des cadres d'intervention (CI)	133	24	86	22	1	33	10

1. Le nombre total de mesures uniques est de 181. Trois mesures sont dupliquées et se retrouvent dans les cadres d'intervention, ce qui explique le chiffre de 184 lorsqu'on additionne le total de mesures uniques (51) à celui des mesures contenues dans les cadres d'intervention (133).

2. En 2018-2019, neuf mesures devaient atteindre leur cible. En 2019-2020, 24 mesures devaient atteindre leur cible.

BILAN PMD 2020-2021					TABLEAU-SYNTHÈSE		
DOCUMENTS PMD	NOMBRE DE MESURES TOTAL	STATUT				MESURES	
		CIBLE ATTEINTE	EN COURS	INACTIVE	ABANDONNÉE	DEVANT ATTEINDRE LEUR CIBLE EN 2020-2021	DEVANT ATTEINDRE LEUR CIBLE EN 2021-2022
CI Transport collectif urbain	20	2	12	6	0	8	1
CI Transport collectif régional	12	3	7	2	0	4	0
CI Transport actif	13	5	7	1	0	0	2
CI Transport adapté	6	2	4	0	0	2	0
CI Transport routier des marchandises	23	6	16	1	0	5	4
CI Sécurité routière	9	1	7	1	0	2	1
CI Nouvelles mobilités	10	0	7	3	0	2	1
CI Systèmes de transport intelligents	8	0	3	5	0	0	0
CI Transport aérien	9	2	5	1	1	1	0
CI Transport maritime	12	2	8	2	0	6	0
CI Transport ferroviaire	11	1	10	0	0	3	1
CIBLE ANNUELLE DE RÉALISATION DU PLAN D'ACTION 2018-2023					AU 31 MARS 2021		
2018-2019 : 5,0 % 2019-2020 : 18,2 % 2020-2021 : 40,2 % ³ 2021-2022 : 49,0 % ⁴ 2022-2023 : 100 %					18,2 %		

3. La cible annuelle de réalisation du plan d'action pour l'an 3 (2020-2021) a été modifiée, car une erreur de classement a été relevée. Celle-ci passe donc de 40,9 % à 40,2 %.

4. La cible annuelle de réalisation du plan d'action pour l'an 4 (2021-2022) a été modifiée, car une erreur de classement a été relevée pour une mesure dont la cible est 2022. Celle-ci doit être comptabilisée pour l'an 2022-2023, et passe donc de 49,7 % à 49,0 %.

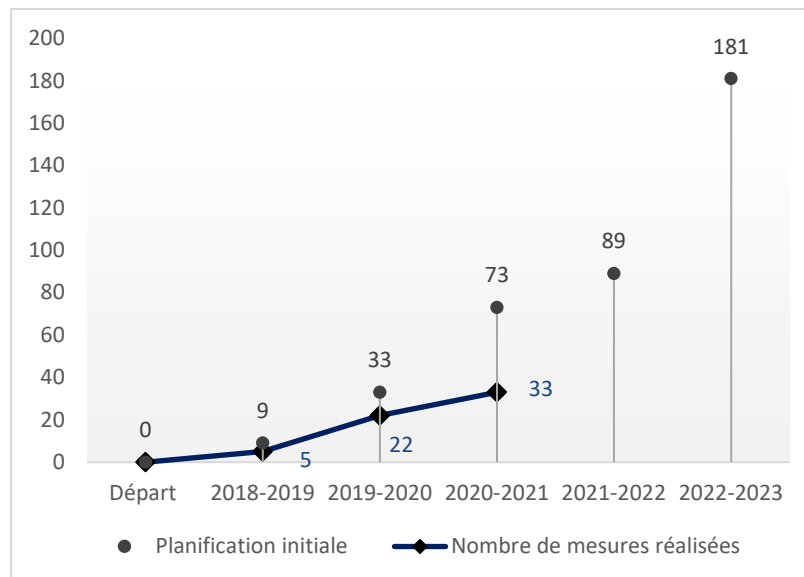
2 Bilans en lien avec la Politique de mobilité durable

2.1 Bilan statistique pour l'ensemble de la Politique de mobilité durable

En date du 31 mars 2021, après trois ans de mise en œuvre, les cibles établies pour les 181 mesures présentées au plan d'action et dans les cadres d'intervention sont atteintes dans une proportion de 18,2 % (33), tandis que 65,2 % (118) des mesures sont en cours de mise en œuvre, 15 % (26) de ces mesures n'ont pas encore démarré (inactives) et 2,2 % (4) ont été abandonnées.

Selon le taux de réalisation annuel établi en fonction des cibles pour chaque mesure de la PMD, il était prévu que 40,2 % des mesures atteindraient leur cible au 31 mars 2021 (graphique 1).

Graphique 1 : Taux d'atteinte des cibles établies pour chaque mesure de la PMD



En 2020-2021, le taux de réalisation annuel (18,2 %) est en deçà de la cible prévue (40,2 %). Au 31 mars 2021, la réalisation des mesures (33/181) accuse un retard d'environ une année comparativement à la planification initialement prévue en 2018. Le contexte de la pandémie n'est pas étranger à ce résultat. Certains travaux et priorités ont dû être revus pour répondre aux besoins immédiats des enjeux liés à la COVID-19, entraînant des répercussions sur la réalisation de plusieurs mesures. Pour le 31 mars 2022, l'objectif total de l'an 4 du plan d'action (2021-2022) est d'atteindre un taux de réalisation de 49 %, soit un total de 89 mesures de la PMD ayant atteint leur cible. Pour atteindre cet objectif, 56 mesures additionnelles devront atteindre leur propre cible d'ici le 31 mars 2022.

2.2 Bilan pour les mesures uniques au plan d'action

Pour les 51 mesures uniques au plan d'action, c'est-à-dire celles qui ne se retrouvent pas dans les cadres d'intervention et dont près de la moitié est sous la responsabilité directe du ministère des Transports du Québec, la réalisation est en cours et elle se poursuit : 18 % (9) des mesures ont atteint leur cible, 68 % (35) sont en cours de mise en œuvre, 8 % (4) sont inactives et 6 % (3) sont abandonnées.

2.3 Bilan pour les mesures prévues aux cadres d'intervention

Pour les mesures inscrites dans les cadres d'intervention, dont la plupart sont sous la responsabilité directe du Ministère, la mise en œuvre est également en cours et elle se poursuit : 18 % (24) des mesures ont atteint leur cible, 65 % (86) sont en cours de mise en œuvre, un peu plus de 12 % (16) sont inactives et 1 % (1) est abandonnée.

2.4 Bilan synthèse et faits saillants de la troisième année (2020-2021)

Depuis le 1^{er} avril 2020, plusieurs actions ont été entreprises afin de poursuivre la mise en œuvre du plan d'action de la PMD et diverses initiatives ont été mises en place.

Pour bien rendre compte de l'ampleur du travail réalisé au cours de l'année, il importe de considérer, en plus du taux de réalisation atteint au 31 mars 2021 (18,2 %), les mesures dont la mise en œuvre a été amorcée depuis le lancement de la PMD. À ce titre, le bilan présente les résultats obtenus et il énumère les initiatives entreprises pendant la troisième année de mise en œuvre de la PMD, ce qui rend compte plus justement du chemin parcouru et des efforts déployés à ce jour par le Ministère et l'ensemble de ses partenaires.

Selon le taux de réalisation, les cibles associées à 11 mesures supplémentaires (6,05 %) ont été atteintes au cours de l'an 3, soit en 2020-2021.

Tableau 1 : Mesures de la PMD ayant atteint leur cible du 1^{er} avril 2020 au 31 mars 2021

Mesure	Indicateur	Cible	Source
Programme d'aide financière au développement de la Route verte et de ses embranchements – (Véloce III, volet 1)	Programme en vigueur	Programme en vigueur en 2018	Mesure 12 : CI Transport actif
Programme d'aide financière à la conservation des infrastructures de transport actif – (Véloce III, volet 2)	Programme en vigueur	Programme en vigueur en 2018	Mesure 11 : CI Transport actif
Programme innovation (MEI)	X	X	Plan d'action
Programme d'aide financière au développement de l'offre de vélos en libre-service	X	X	Mesure 5 : CI Transport actif
Conclure une entente avec la Sûreté du Québec pour que des patrouilles soient effectuées dans les endroits ciblés où des problèmes de sécurité existent (véhicules hors route)	X	X	Mesure 7 : CI Sécurité routière

Mesure	Indicateur	Cible	Source
Programme de soutien aux investissements dans les infrastructures de transport maritime – Volet 3	X	88 M\$ entre 2018 et 2020	Mesure 6 : CI Transport maritime
Soutenir l'électrification du parc d'autobus des sociétés de transport	Nombre d'autobus hybrides et électriques acquis	900 autobus d'ici 2023	Mesure 4 : CI Transport
Bornes de recharge rapide le long des principaux axes routiers	Bilan	2021	Plan d'action
Bonification des programmes d'aide financière à la voirie locale – autres programmes	Programme en vigueur	Programme en vigueur 2018-2021	Plan d'action
Soutien à l'implantation d'infrastructure de recharge électrique	Bilan	2021	Plan d'action
Programme Branché au travail	X	X	Plan d'action

L'an 3 de la mise en œuvre a été particulier. Tôt en début d'année, la pandémie a frappé de plein fouet et le Ministère a dû s'adapter rapidement et trouver des solutions pour répondre aux différents enjeux qui se sont présentés. Le contexte changeant et inédit auquel nous avons été confrontés en raison de la pandémie a entraîné des répercussions sur le travail de tous les acteurs et cela a eu une incidence sur la mise en œuvre de la PMD. Les efforts et les priorités ont dû être revus dans ce contexte afin de répondre aux besoins immédiats. Le Ministère est demeuré actif et il a réalisé des mesures concrètes en lien avec la pandémie. Certaines de ces mesures sont cohérentes avec les orientations de la PMD et ont contribué à sa mise en œuvre. Avant de présenter la feuille de route habituelle de la PMD, voici un bref survol des mesures qui ont dû être posées pour répondre à la pandémie.

Réponses à la COVID-19

Le Ministère a mis en place des mesures concrètes pour répondre aux enjeux propres à la pandémie :

- Activation du plan d'urgence et coordination par le Ministère du comité interministériel sur les enjeux en transport liés à la COVID-19. Ce comité avait pour mandat d'assurer une coordination interministérielle des interventions en transport et le suivi des enjeux en transport dans les différents secteurs dans le contexte de la pandémie. Ce comité est une mesure du plan d'action coordonnée par l'organisation de la sécurité publique du Québec visant à faire face aux conséquences de la pandémie liée à la COVID-19 sur les différents modes et secteurs de transport.
- Mise en place de plusieurs assouplissements réglementaires pour s'adapter au contexte pandémique, tels que le retrait des limites de charges durant la période de dégel de 2020 pour les véhicules transportant des biens essentiels, la levée de l'interdiction de circuler d'un grand train routier les jours fériés depuis 2020, etc.
- Mise en place d'un programme d'aide pour le maintien des services aériens régionaux essentiels en période d'urgence sanitaire (40,0 millions de dollars).
- Mise en place d'un programme de soutien aux aéroports régionaux (25,0 millions de dollars).

- Mise en place du Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes, doté d'un budget total de près de 1,4 milliard de dollars. Ce montant, financé à parts égales par le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral, provient de l'Accord sur la relance sécuritaire, signé en septembre dernier par les deux ordres de gouvernement. Ce programme visait en particulier les services de transport en commun urbain, les services de transport collectif régional et les services de transport adapté.
- Mise en place du Programme d'aide d'urgence au transport interurbain par autobus, doté d'un budget de 18,2 millions de dollars. Ce programme a pour but d'assurer la relance des services de transport interurbain par autobus au Québec afin de garantir à la population une mobilité interrégionale, en plus de contribuer à la relance économique du Québec.
- Adoption de la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure (projet de loi n° 66), dont 10 projets de transport collectif, 1 projet de transport ferroviaire et 6 projets d'aménagement de voies réservées.

Mesures uniques au plan d'action général

Ministère des Transports du Québec (MTQ)

- Poursuite des travaux du Chantier sur le financement de la mobilité durable, en collaboration avec les partenaires gouvernementaux, universitaires et de la société civile, en vue de proposer au gouvernement des pistes de solution susceptibles d'assurer la pérennité du financement de la mobilité au Québec.
- Tenue du deuxième forum de la PMD, le 26 mars 2021, qui a réuni en ligne 140 acteurs de la société civile et du gouvernement dans le cadre d'une formule allégée. Organisé en collaboration avec le comité de suivi de la PMD, cet événement a permis de faire le point sur le déploiement des 181 mesures de la PMD et sur l'atteinte des grandes cibles fixées pour l'horizon 2030. Deux panels ont permis d'approfondir les enjeux et solutions liés aux chaînes logistiques ainsi qu'aux transports collectifs, actifs et partagés dans le contexte de la pandémie de COVID-19.
- Stratégie de collecte de données :
 - Enquête sur le transport de marchandises : étude de faisabilité terminée.
 - Enquête origine-destination nationale sur le transport des personnes : dépôt du rapport du projet de recherche et début des travaux de préparation de l'enquête.
- Ouverture de la halte routière de Villeroy, sur l'autoroute 20 en direction ouest. Depuis son ouverture en octobre 2020, les usagers de la route, dont les camionneurs, peuvent s'y arrêter 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, et bénéficier de services gratuits tels qu'un accès à de l'eau potable, des toilettes, une salle de repos intérieure et des installations récréatives extérieures, et ce, en toute sécurité.

Ministère de l'Économie et de l'Innovation (MEI)

- Octroi de 1,66 million de dollars par le biais du Programme innovation pour des initiatives liées à l'appel de projets de démonstration et de vitrine technologique en transport terrestre et en mobilité durable 2020-2021.
- Annonce de 15 millions de dollars, en 2020, pour des projets mobilisateurs dans le domaine de l'intelligence en transport :
 - Près de 5,6 millions de dollars à Tangente IA, un projet mobilisateur de 11,6 millions de dollars visant à créer une plateforme participative de données ouvertes pour les acteurs de la mobilité intelligente, qui sera réalisé par les entreprises BusPas, Fournisseurs de connaissance (mieux connue sous le nom de KPI Digital) et Enseicom.
 - Près de 4,1 millions de dollars au projet mobilisateur de tracteur autonome électrique, un projet de 8,6 millions de dollars visant à développer les équipements nécessaires pour l'exécution de tâches agricoles dans les champs à l'aide de véhicules légers électriques autonomes et intelligents. Ce projet sera réalisé par les entreprises Elmec et SC3 Automation.
 - Près de 5,3 millions de dollars à Camions bien connectés, un projet mobilisateur de 11,1 millions de dollars visant à développer les outils matériels et logiciels nécessaires à la mise en place d'un service.

Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC)

- Publication d'un premier bilan concernant l'application de la norme véhicules zéro émission (VZE) sur le site du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques le 15 avril 2020. Tous les constructeurs assujettis se sont adaptés à la première période de conformité, avec leurs propres crédits ou en achetant les crédits d'autres constructeurs.
- Dépôt à l'Assemblée nationale d'un rapport de mise en œuvre 2018-2020 dressant un portrait complet de l'application de la loi VZE pour cette période et publication sur le site du Ministère le 16 février 2021.

Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN) et Transition énergétique Québec (TEQ)

- Reconduction de plusieurs programmes dans le cadre du Plan pour une économie verte 2030 :
 - Programme Roulez vert, qui porte sur les véhicules neufs et d'occasion ainsi que sur les bornes à domicile, en multilogement et en milieu de travail :
 - Poursuite du programme Roulez vert (volets Véhicules neufs, Véhicules d'occasion, Bornes de recharge à usage domestique, Bornes de recharge pour multilogement et Bornes de recharge au travail). Le programme Roulez vert constitue une mesure significative pour l'atteinte de la cible de 1,5 million de véhicules électriques sur les routes du Québec en 2030.
 - Annonce d'un budget de près de 1,3 milliard de dollars dans le cadre du Plan pour une économie verte 2030 afin de permettre la poursuite du programme.
 - Diminution de la participation de 14 % pour les volets Véhicules et Bornes de recharge à usage domestique par rapport à l'année 2019-2020, causée par la pandémie de COVID-19. Toutefois, un total de 37 000 demandes a été soumis dans le cadre de ces volets.

- Augmentation de la participation de plus de 60 % dans les bornes de recharge au travail et en multilogement de façon combinée.
- Programme Transportez vert :
 - Bonification du montant maximal de l'aide financière offerte pour la réalisation de projets d'accompagnement, passant de 20 000 \$ à 30 000 \$.
 - Ajout d'une nouvelle aide financière pour des bornes de recharge rapide à courant continu pouvant atteindre 60 000 \$ par borne.
 - Nouvelle aide financière pour des vélos-cargos à assistance électrique pouvant atteindre 2 000 \$.
 - Ajout de nouvelles aides financières pour camionnettes et fourgonnettes à propulsion entièrement électrique ou hybrides rechargeables pouvant atteindre 10 000 \$.
 - Augmentation de la participation d'entreprises à des projets d'accompagnement en gestion de l'énergie avec 16 demandes en 2020-2021, comparativement à 8 en 2019-2020. La participation à des formations comme accompagnateurs a aussi augmenté de plus de 50 %.
- Projet pilote de recharge dans les parcs de véhicules :
 - Deux projets d'importance ont été retenus à l'issue d'un appel de projets. Ils pourront bénéficier d'aides financières de 500 000 \$ chacun.
 - Ces projets permettront de dresser des constats et de comprendre les enjeux relativement à l'électrification des parcs de véhicules.

Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH)

- Annonce des 32 projets retenus dans le cadre du Programme d'aide financière pour la planification de milieux de vie durables le 12 mars 2021.

Cadres d'intervention

CI Transport actif

- Entrée en vigueur du Programme d'aide financière au développement de l'offre de vélos en libre-service le 10 février 2021.

CI Transport collectif régional

- Début des travaux en vue d'apporter les modifications législatives et réglementaires requises pour améliorer l'encadrement du transport collectif régional.
- Prolongation du Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) jusqu'au 31 mars 2021.

CI Transport adapté

- Entrée en vigueur de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile et de ses règlements, qui comportent également des dispositions pour améliorer l'offre de services aux personnes handicapées par automobile adaptée.
- Bonification de près de 4 millions de dollars du Programme de subvention au transport adapté pour l'année 2020 comparativement à l'année 2019.

CI Transport collectif urbain

- Prolongation du PADTC jusqu'au 31 mars 2021.
- Adoption du Programme d'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif.
- Suivi par le Ministère de la nouvelle gouvernance du transport collectif dans la région de Montréal. Versement de la subvention de transition pour assurer à l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) des assises solides (92 millions de dollars). Amorce des travaux en lien avec l'évaluation de la gouvernance, comme prévu dans la loi constitutive de l'ARTM et d'exo.

CI Nouvelles mobilités

- Amorce des travaux visant à organiser la tournée régionale Mobility as a Service (MaaS), qui vise à présenter les principaux avantages de la mobilité en tant que service et son intégration possible aux différentes réalités territoriales.
- Entrée en vigueur de la mesure « Soutien à la mise en œuvre de projets collaboratifs de livraison partagée et électrique » par un nouveau volet du renouvellement du programme Écocamionnage. Un premier appel de projets a eu lieu en janvier 2021 et deux projets d'études sont en cours de réalisation.

CI Transport aérien

- Mise sur pied du groupe d'intervention afin de trouver et d'analyser des pistes de solution pour assurer l'avenir à long terme des dessertes dans le secteur aérien. Le groupe d'intervention mis sur pied ne découle pas directement de la PMD, mais il répond à plusieurs enjeux du cadre d'intervention en transport aérien.
- Amorce du renouvellement du Programme en efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire (PETMAF) dans le cadre du Plan pour une économie verte 2030.

CI Transport maritime

- Travaux d'élaboration de la nouvelle vision maritime Avantage Saint-Laurent.
- Amorce du renouvellement du PETMAF dans le cadre du Plan pour une économie verte 2030.
- Élaboration du nouveau Programme d'investissement en infrastructures maritimes, en remplacement du Programme de soutien aux investissements dans les infrastructures de transport maritime, qui s'est terminé le 31 mars 2020. Le nouveau programme devrait entrer en vigueur en 2021.
- Annonce d'une aide financière de 55 millions de dollars pour le projet de terminal du port de Montréal à Contrecoeur, en Montérégie.

CI Transport ferroviaire

- Poursuite des travaux pour les chemins de fer Québec Central et de la Gaspésie :
 - Mise en service des deux nouvelles structures ferroviaires entre Matapédia et Caplan et coup d'envoi de travaux majeurs entre Caplan et Port-Daniel–Gascons, sur le chemin de fer de la Gaspésie.
- Amorce du renouvellement du PETMAF dans le cadre du Plan pour une économie verte 2030.
- Prolongation du Programme de soutien aux infrastructures de transport ferroviaire et à l'intégration modale (PSITFIM) jusqu'en 2023 et bonification du budget annuel de 8 millions de dollars supplémentaires, passant de 4 millions de dollars à 12 millions de dollars. La bonification du PSITFIM a entre autres permis d'élargir l'admissibilité au volet 1 du programme, de doubler les contributions financières maximales des volets 1 et 2 et d'ajouter un troisième volet – Études – en vue d'accroître l'offre de services de transport ferroviaire de marchandises ou de passagers.

CI Systèmes de transport intelligents

- Développement d'une structure de gouvernance pour le Programme des systèmes de transport intelligents (STI) au Québec, présentement en cours d'élaboration, qui établira les mécanismes de collaboration entre les partenaires.

CI Sécurité routière

- Adoption de la Loi sur les véhicules hors route le 9 décembre 2020 et entrée en vigueur de cette loi le 30 décembre 2020. Elle vise à assurer la sécurité des utilisateurs et à favoriser une cohabitation harmonieuse entre la pratique récréative des véhicules hors route et les autres usagers du territoire. Cette loi remplace la précédente Loi sur les véhicules hors route.
- Signature annuelle de l'entente entre le ministère des Transports et la Sûreté du Québec permettant le financement des opérations de surveillance des sentiers hors route.

CI Transport routier des marchandises

- Réception de quatre demandes de financement dans le nouveau programme Main-d'œuvre Camionnage, entré en vigueur en 2019.
- Travaux en vue de la reconduction du programme Écocamionnage dans le cadre du Plan pour une économie verte 2030.
- Entrée en vigueur de la mesure « Projet collaboratif de livraison partagée et électrique » en tant que volet du programme Écocamionnage.
- Mise en place d'un groupe de travail avec la Société de l'assurance automobile du Québec, Contrôle routier Québec et la Commission des transports du Québec et démarrage des travaux en novembre 2020.

Autres actions

- Poursuite des activités du comité de suivi de la PMD. Cinq rencontres ont eu lieu au cours de l'année.

3 Cibles 2030

Dans le cadre de la Politique de mobilité durable – 2030 (PMD), le gouvernement du Québec s’est fixé 10 cibles globales et ambitieuses afin d’indiquer la marche à suivre pour mettre en œuvre une mobilité durable, c’est-à-dire une mobilité au service des citoyens, une mobilité à plus faible empreinte carbone, ainsi qu’une mobilité à l’appui d’une économie plus forte.

Définir un indicateur et une méthodologie rigoureuse permettant d’assurer le suivi de chacune des cibles figurait parmi les priorités de la première année de mise en œuvre. Pour chacune des cibles, à l’exception de la neuvième⁵, une fiche méthodologique exposant en détail les données requises, les sources des données, les limites, les méthodes de calcul ainsi que la fréquence de mise à jour de l’indicateur a été élaborée. Des ajustements périodiques pourront être apportés à ces fiches au cours des années à venir afin de parfaire les méthodes et d’améliorer les processus de collecte de données.

Les cibles ont été mises à jour en fonction de la disponibilité des données et de la fréquence de mise à jour prévue. Puisque plusieurs des indicateurs s’appuient sur des données provenant de sources dont la périodicité n’est pas annuelle, par exemple les données des enquêtes origine-destination ou du recensement de Statistique Canada, tous les indicateurs n’ont pu être mis à jour au 31 mars 2021.

Fréquence prévue de mise à jour des indicateurs des cibles

Cible	Fréquence de mise à jour	Prochaine mise à jour prévue	Cible	Fréquence de mise à jour	Prochaine mise à jour prévue
1	Annuelle	2022	6	Annuelle	2022
2	5 ans	2023	7	Ponctuelle	2023
3	Annuelle	2022	8	Annuelle	2022
4	5 ans	2023	9	À déterminer	À déterminer
5	Annuelle	2022	10	2 ans	2022

5. Les travaux visant à établir un indicateur adéquat pour la cible 9, « Réduction des coûts associés à la congestion pour les entreprises dans les régions métropolitaines de Montréal et de Québec », ne sont pas encore terminés et se poursuivent.

La section ci-dessous présente le niveau d'atteinte des cibles de la PMD au 31 mars 2020.

3.1 Une mobilité au service des citoyens

Cible 1

70 % de la population québécoise a accès à au moins quatre services de mobilité durable

Figure 1 : Services de mobilité durable accessibles

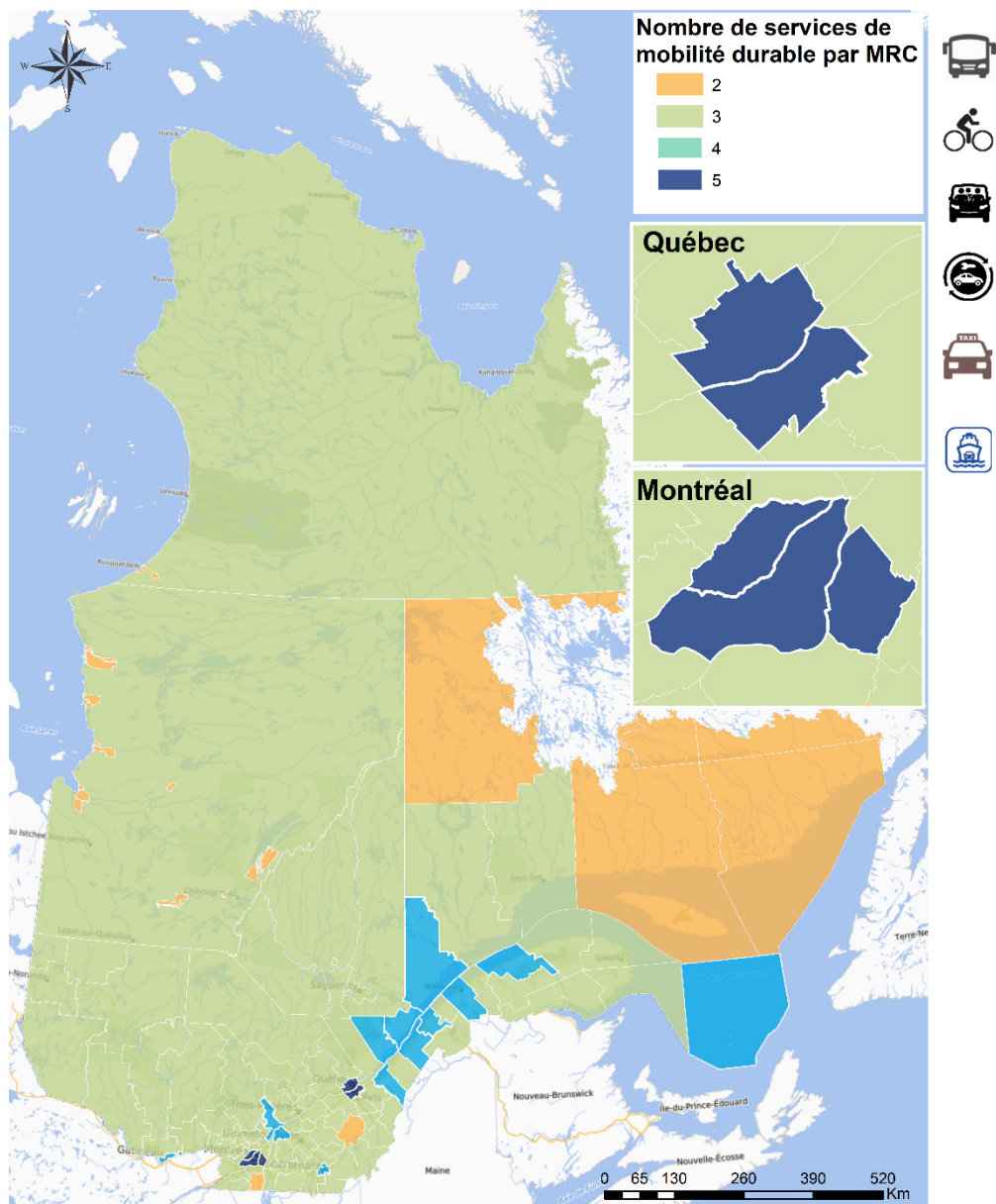
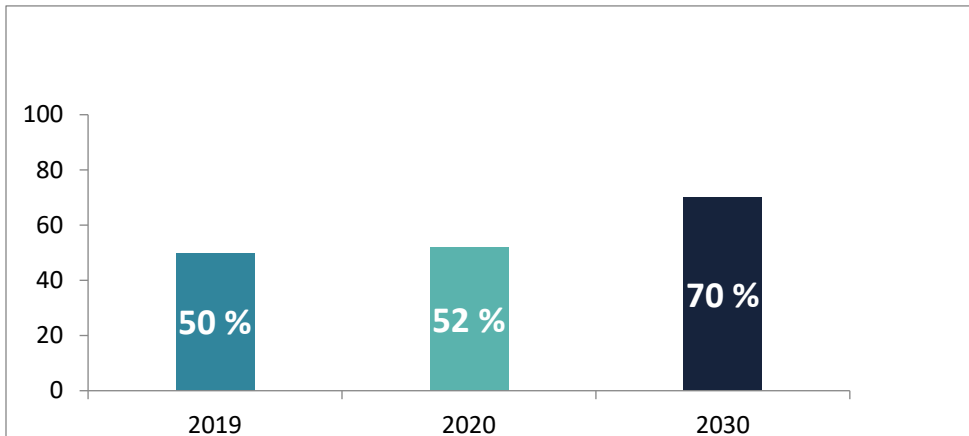


Figure 2 : Pourcentage de la population ayant accès à quatre services de mobilité durable et plus



Cible 2

Réduction de 20 % du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail

Figure 3 : Temps moyen pour se rendre au travail (en minutes)

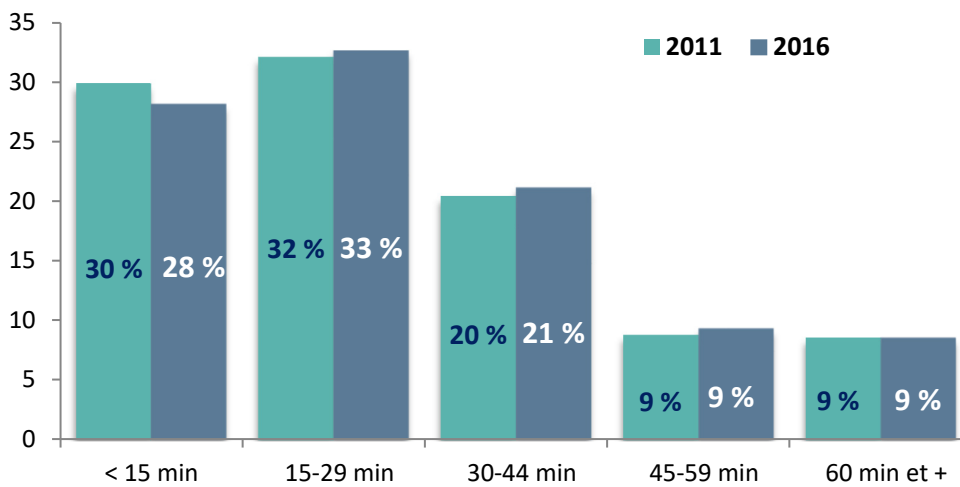
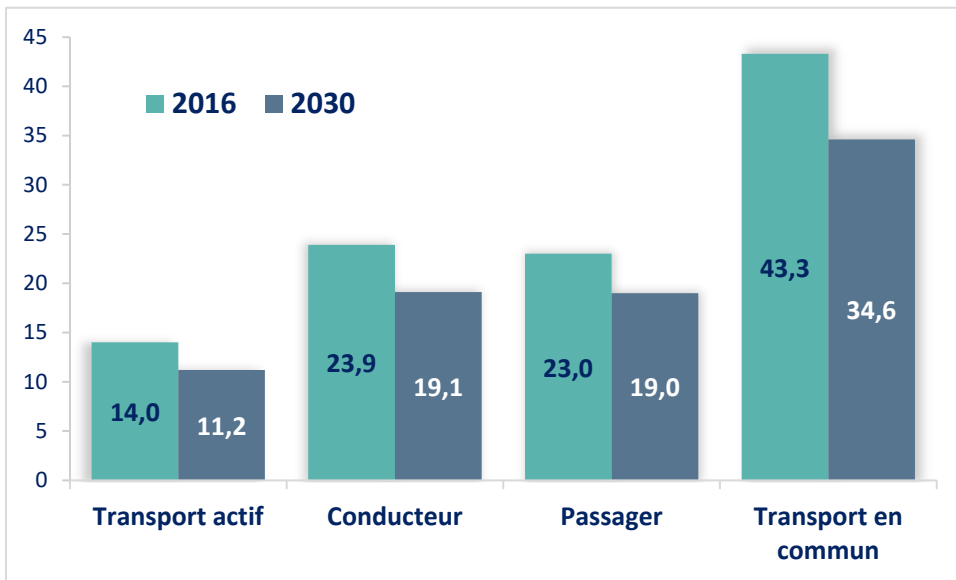


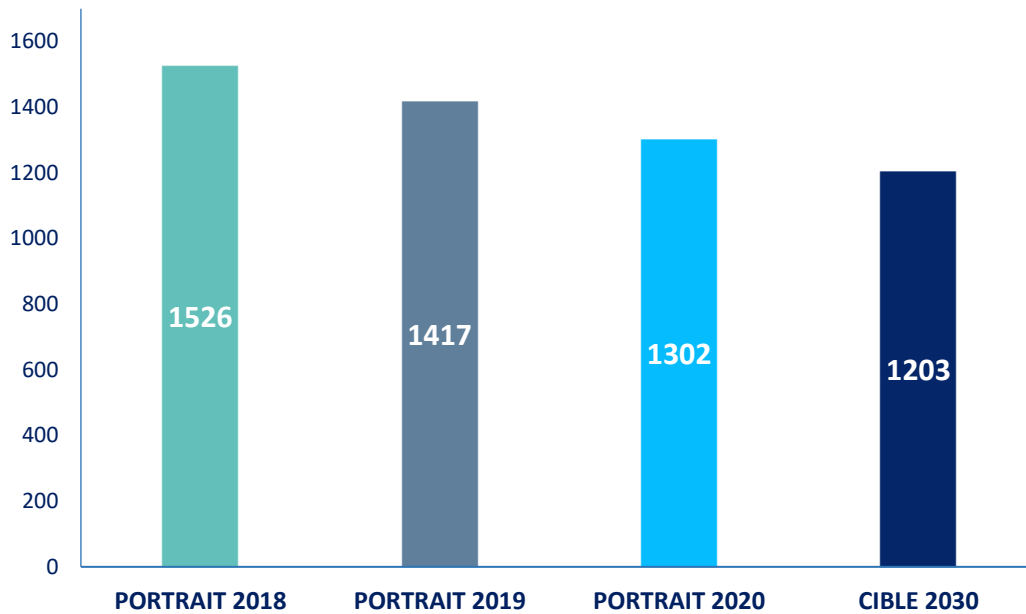
Figure 4 : Temps moyen pour se rendre au travail par mode de transport (en minutes)



Cible 3

Réduction de 25 % du nombre d'accidents mortels et avec blessés graves par rapport à 2017

Figure 5 : Nombre d'accidents mortels et avec blessés graves

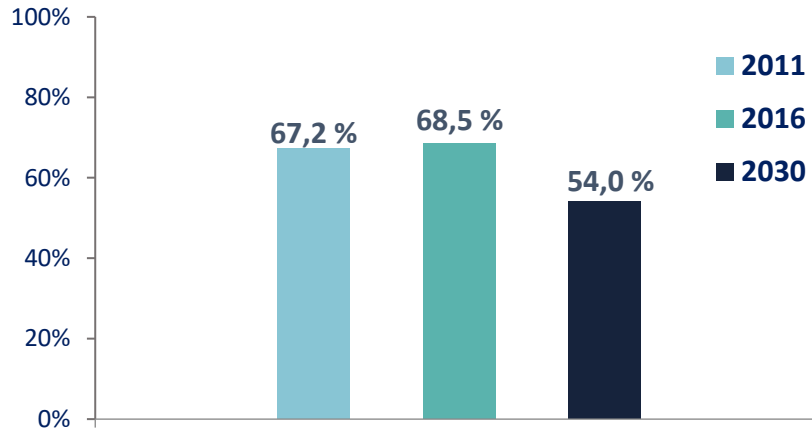


3.2 Une mobilité à plus faible empreinte carbone

Cible 4

Diminution de 20 % de la part des déplacements effectués en voiturage en solo à l'échelle nationale

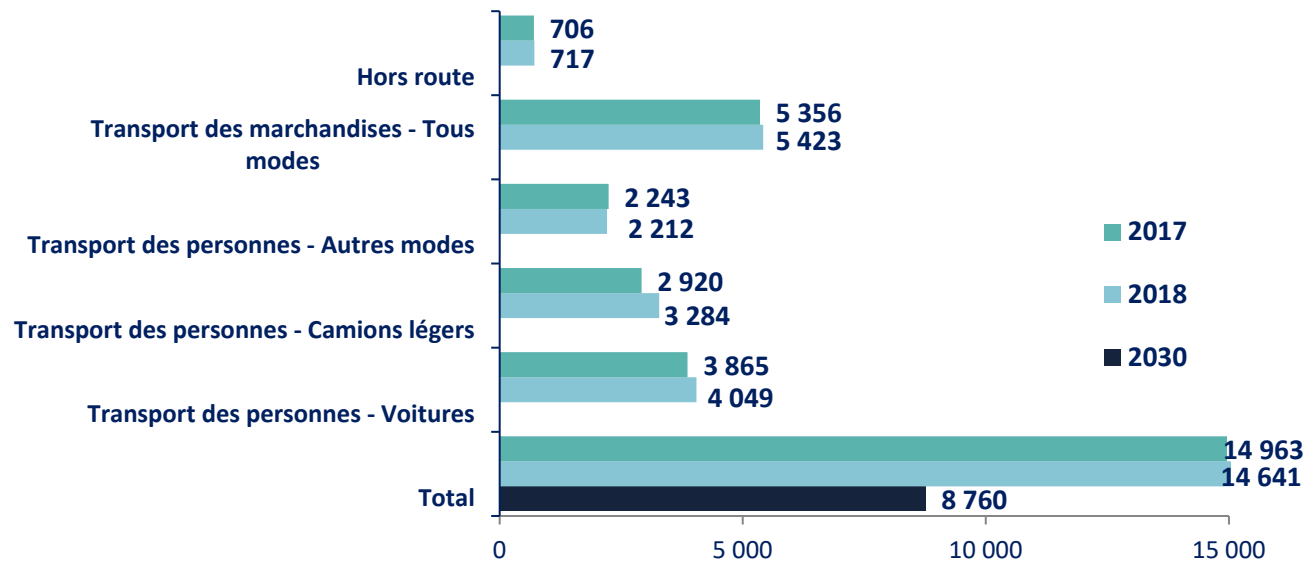
Figure 6 : Réduction des déplacements en voiturage en solo



Cible 5

Réduction de 40 % de la consommation de pétrole dans le secteur des transports sous le niveau de 2013

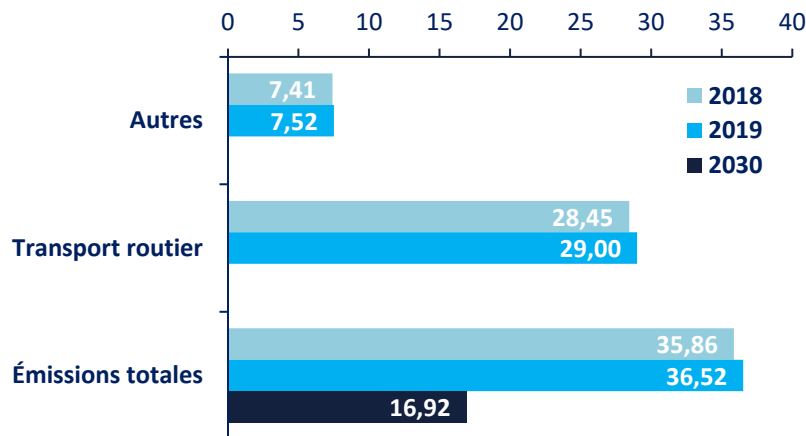
Figure 7 : Consommation de pétrole en transport par les Québécois (millions de litres)



Cible 6

Réduction de 37,5 % des émissions de GES dans le secteur des transports sous le niveau de 1990

Figure 8 : Émissions québécoises de GES en transport (en Mt éq. CO₂ 1990)



3.3 Une mobilité à l'appui d'une économie plus forte

Cible 7

15 milliards de dollars de ventes annuelles pour le secteur québécois des équipements de transport terrestre

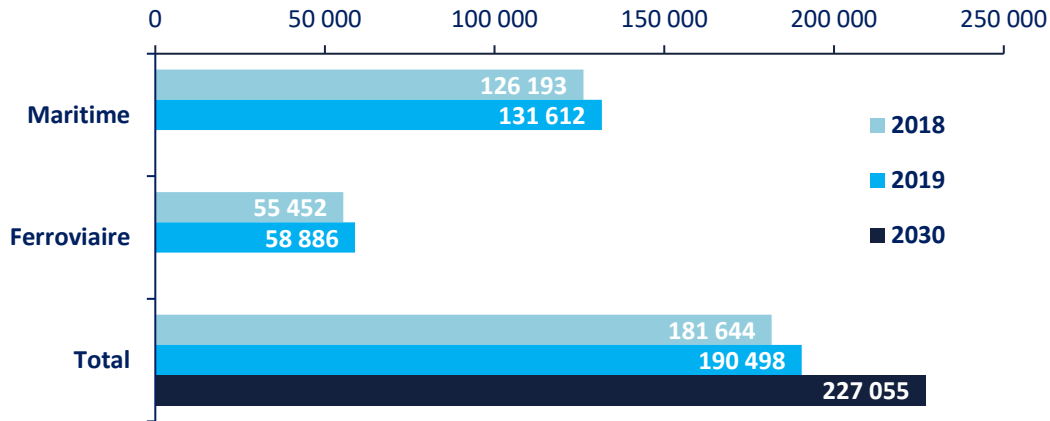
Figure 9 : Ventes annuelles pour le secteur québécois des équipements de transport terrestre



Cible 8

Augmentation de 25 % des tonnages de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec

Figure 10 : Augmentation des tonnages de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec (en milliers de tonnes)



Cible 10

Réduction de 20 % des dépenses brutes des ménages allouées au transport (en dollars constants de 2017)

18,0 %

État en 2019

15,2 %

Cible en 2030

4 Appréciation globale de l'an 2020-2021

La troisième année de mise en œuvre de la Politique de mobilité durable – 2030 (PMD) a présenté d'importants défis qui ont entraîné des conséquences sur le déploiement des mesures prévues. Le contexte changeant et inédit auquel nous avons tous été confrontés en raison de la crise liée à la COVID-19 a généré des répercussions sur le travail de tous les acteurs et a eu une incidence sur les résultats de la troisième année de mise en œuvre. Néanmoins, à l'instar de plusieurs de ses partenaires, le ministère des Transports a su s'adapter rapidement et trouver des solutions pour répondre avec célérité aux différents enjeux émergents en lien avec la mobilité des personnes et des marchandises. En plus d'assurer un suivi soutenu auprès des partenaires, le gouvernement a déployé de nouvelles mesures importantes pour faire face à la pandémie en cohérence avec les orientations de la PMD (aide d'urgence au transport collectif urbain et régional, aide d'urgence au maintien des services aériens régionaux, etc.).

Le contexte sociosanitaire a cependant eu une incidence importante sur les priorités d'intervention. Le déploiement de plusieurs mesures du Plan d'action 2018-2023 de la PMD, dont la réalisation était prévue en 2020-2021, a été retardé afin de pallier l'urgence, mais aussi en raison de l'adaptation à la nouvelle réalité sociosanitaire. Par exemple, le forum annuel de la PMD, initialement prévu pour le printemps 2020, a finalement eu lieu le 26 mars 2021 dans une formule virtuelle allégée. Organisé en collaboration avec le comité de suivi de la PMD, cet événement a réuni en ligne près de 140 acteurs de la société civile et du gouvernement afin de faire le point sur le déploiement des 181 mesures de la PMD ainsi que sur l'atteinte des grandes cibles fixées pour l'horizon 2030. L'édition 2021 du forum de la mobilité durable a également permis d'approfondir, dans le contexte de la pandémie de COVID-19, les possibilités et les défis pour le transport des marchandises liés à la transformation des chaînes logistiques en appui à l'achat local, ainsi que les possibilités et les défis pour la mobilité active et collective liés à la transformation du télétravail.

Au 31 mars 2021, nous constatons un retard d'environ une année sur le calendrier de réalisation des mesures du Plan d'action 2018-2023 de la PMD initialement prévu. Ce résultat découle en très grande partie du contexte particulier et inusité auquel nous avons tous été confrontés. Bien que ce retard pourrait être difficile à rattraper, il est encore tôt pour établir les répercussions de la pandémie sur les résultats des cibles 2030 de la PMD. Les changements importants qui découleront des transformations dans les habitudes de mobilité et l'établissement d'une nouvelle normalité en matière de mobilité présenteront vraisemblablement de nouveaux défis qui s'ajouteront aux défis existants, mais également de nouvelles possibilités. Le gouvernement et ses partenaires devront demeurer à l'affût afin d'être en mesure de décoder les nouvelles tendances et d'y répondre avec agilité. En ce sens, les prochaines années sont susceptibles d'offrir plusieurs occasions pour favoriser l'atteinte des cibles 2030, notamment avec la mise en œuvre des mesures de la Politique-cadre d'électrification et de lutte contre les changements climatiques (Plan pour une économie verte 2030) ou avec le déploiement de mesures visant à relancer l'économie québécoise à la suite de la pandémie.

