



POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE 2030

BILAN SYNTHÈSE 2022-2023

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 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 au www.transports.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante : Direction générale des communications
Ministère des Transports et de la Mobilité durable
500, boulevard René-Lévesque Ouest, bureau 4 010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

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

ISBN 978-2-550-96143-7 (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

1	Sommaire exécutif	4
2	État d'avancement	6
2.1	Évolution des cibles	6
2.2	Évolution des mesures	7
2.3	Autres faits saillants	11
3	Résultats par cibles	20
3.1	Une mobilité au service des citoyens	21
3.2	Une mobilité à plus faible empreinte carbone	24
3.3	Une mobilité à l'appui d'une économie plus forte	27
4	Conclusion	30

1 Sommaire exécutif

Le 17 avril 2018, le gouvernement du Québec lançait 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. Il permet de rendre compte de l'état d'avancement des mesures et du degré d'atteinte des cibles de la PMD.

Le présent exercice est le dernier du Plan d'action 2018-2023 de la PMD. Après plusieurs années marquées par la pandémie et ses effets sur la mobilité, la mise en œuvre du plan d'action a repris son cours d'aller en 2022-2023. En seulement un an, le nombre de mesures complétées a augmenté de 10 %, passant de 24 % à 34 %. Cela s'ajoute au 49 % qui étaient toujours en cours de réalisation au 31 mars 2023.

Bien qu'il reste encore plusieurs années pour atteindre les cibles de la PMD, en 2030, plusieurs indicateurs cheminent dans la bonne direction. Lors du présent exercice, l'exemple le plus notable est l'augmentation rapide du nombre de services de mobilité durable, attribuable en partie au développement de l'offre de vélos en libre-service. En seulement un an, la proportion de la population québécoise ayant accès à au moins quatre services de mobilité durable est passée de 53 % à 63 %, nous rapprochant ainsi des 70 % visés par la cible 1.

La PMD a été l'occasion d'amorcer de grands chantiers, dont plusieurs sont toujours en cours de réalisation, comme le Réseau express métropolitain (REM), le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal et le tramway de la ville de Québec. La mise en service du service rapide par bus (SRB) du boulevard Pie-IX, en 2022, donne un aperçu des changements que ces projets vont opérer dans l'écosystème de la mobilité au Québec.

La relation entre mobilité durable et aménagement du territoire n'est plus à démontrer. En orientant la croissance à proximité des secteurs les mieux desservis, ces projets vont également se répercuter dans le développement et le redéveloppement du territoire. À cette enseigne, une mesure phare du Plan d'action 2018-2023 a franchi une nouvelle étape avec l'intégration de la planification intégrée de l'aménagement du territoire à la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire (PNAAT). À terme, cette planification intégrée devrait permettre de diversifier l'offre de transport, de réduire les distances de déplacements et, ce faisant, d'engendrer des économies pour les individus comme pour l'État.

L'adoption du premier projet de loi omnibus en matière d'environnement, en avril 2022, marque également un jalon important vers l'électrification du parc automobile puisqu'il est venu confirmer l'interdiction de vendre des véhicules neufs à essence à compter de 2035 et l'engagement d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050. C'est également en 2023 que les exigences sur la teneur minimale en carburants renouvelables dans l'essence et le carburant diesel sont entrées en vigueur.

En tout état de cause, la vision de la PMD ne saurait se réaliser sans le concours de l'ensemble de ses partenaires, dont les municipalités, les autorités organisatrices de transport et les entreprises privées œuvrant dans le domaine de la mobilité. Afin de soutenir leurs efforts, le gouvernement du Québec a mis sur pied quatre nouveaux programmes en 2022-2023 :

- le Programme d'aide aux nouvelles mobilités (NOMO), qui vise à aider les acteurs de la mobilité à mettre en place des plateformes technologiques et des applications favorisant l'utilisation intégrée de services de mobilité durable et partagée;
- le Programme d'aide financière aux activités de sensibilisation à la mobilité durable (MobilisActions), dont l'objectif est de soutenir l'organisation d'activités de communication et de sensibilisation afin d'encourager l'adoption de comportements de mobilité plus durables;
- le Programme d'aide financière Écobus, qui a pour objet la réduction des émissions de GES dans l'industrie du transport privé de personnes en favorisant l'usage d'autobus, de minibus et de fourgonnettes électriques;
- le Programme d'aide au transport collectif régional – Municipalité amie des aînés, qui vise à répondre aux besoins de déplacement particuliers des personnes âgées résidant en région.

Enfin, la création du Programme d'accès aérien aux régions, qui permet entre autres à la population de se procurer des billets d'avion à un prix maximum de 500 dollars l'aller-retour à destination de plusieurs régions du Québec, vient confirmer la volonté du gouvernement du Québec d'offrir de nouvelles options de mobilité à la population, où qu'elle se trouve sur le territoire.

2 État d'avancement

2.1 Évolution des cibles

Afin de guider la démarche du gouvernement et celle de ses partenaires sur les questions de mobilité durable, la PMD comprend 10 cibles concrètes qui couvrent les 3 sphères du développement durable : une mobilité au service des citoyens, une mobilité associée à une plus faible empreinte carbone et une mobilité à l'appui d'une économie plus forte.

Le tableau 1 résume le niveau d'atteinte des cibles au terme du présent exercice. Il permet d'apprécier le chemin à parcourir en vue d'atteindre les cibles de la PMD à l'horizon 2030. En l'absence de données pour 2022-2023, les données les plus à jour sont fournies dans le tableau. Le détail de chaque cible est présenté à la section 3.

Tableau 1 : Niveau d'atteinte des cibles au 31 mars 2023

	Cible	Situation initiale	Situation en 2022-2023	Cible 2030
1	70 % de la population québécoise a accès à au moins quatre services de mobilité durable	50 %	63 %	70 %
2	Réduction de 20 % du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail	25,9 min ¹	23,6 min ²	20,7 min
3	Réduction de 25 % du nombre d'accidents mortels et avec blessés graves par rapport à 2017 (moyenne triennale 2015-2016-2017)	1 608	1 350	1 206
4	Diminution de 20 % de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale	69 % ³	74 % ⁴	55 %
5	Réduction de 40 % de la consommation de pétrole dans le secteur des transports sous le niveau de 2013	14 600 ML	12 494 ML ⁵	8 760 ML
6	Réduction de 37,5 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports sous le niveau de 1990	27,2 Mt éq. CO ₂	32,0 Mt éq. CO ₂ ⁶	17,0 Mt éq. CO ₂
7	15 milliards de dollars de ventes annuelles pour le secteur québécois des équipements de transport terrestre	10,2 G\$	14,6 G\$ ⁷	15,0 G\$

1. Projection de 2017 estimée à partir des données des recensements de 2011 et 2016.

2. Données de 2021.

3. Projection de 2017 estimée à partir des données des recensements de 2011 et 2016.

4. Données de 2021.

5. Données de 2020.

6. Données de 2020.

7. Données de 2021.

	Cible	Situation initiale	Situation en 2022-2023	Cible 2030
8	Augmentation de 25 % des tonnages de marchandises transbordés dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec	198,6 Mt	210,2 Mt	248,3 Mt
10	Réduction de 20 % des dépenses brutes des ménages allouées au transport (en dollars constants de 2017)	10 914 \$	10 292 \$ ⁸	8 731 \$

2.2 Évolution des mesures

Le Plan d'action 2018-2023 est composé de 181 mesures portées par les ministères suivants⁹ :

- MTMD (153 mesures)
- Ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie (MEIE) (16 mesures)
- Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) (10 mesures)
- Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) (2 mesures)

L'état d'avancement de la mise en œuvre de la PMD est déterminé en fonction de la réalisation des mesures inscrites au plan d'action. Pour chaque exercice financier, une cible annuelle de réalisation a été fixée et des indicateurs ont été établis pour chaque mesure afin d'évaluer leur niveau de réalisation. Des indicateurs d'effet ou d'impact ont été privilégiés lorsque le contexte s'y prêtait. Dans certains cas, des indicateurs de réalisation ont dû être retenus. Ainsi, certaines mesures sont considérées comme étant complétées lorsque le travail administratif a été 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 achevées 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.

Le tableau 2 synthétise l'état de réalisation des mesures inscrites au plan d'action.

8. Donnée de 2021.

9. Suivant l'attribution du secteur énergie au MEIE, les mesures sous la responsabilité du MERN dans le Plan d'action 2018-2023 ont été réparties entre le MEIE et le MELCCFP.

Tableau 2 : Bilan de l'exercice 2022-2023

PLAN D'ACTION	MESURES	COMPLÉTÉES	EN COURS	INACTIVES	ABANDONNÉES
Mesures du plan d'action	181	61	89	18	13
MTMD	153	50	78	16	9
MELCCFP	10	5	3	1	1
MEIE	16	5	8	1	2
MAMH	2	1	0	0	1

En 2022-2023, 18 mesures additionnelles ont été complétées, portant à 61 le nombre de mesures complétées dans le cadre du premier plan d'action de la PMD. Ajoutons qu'au 31 mars 2023, 89 mesures étaient toujours en cours de mise en œuvre, 18 étaient inactives et 13 avaient été abandonnées.

Les mesures complétées au cours du dernier exercice sont listées dans le tableau 3.

Tableau 3 : Mesures complétées en 2022-2023

MESURE	RÉSULTAT	PORTEUR
Modernisation de l'industrie du taxi Créer un programme afin d'accompagner l'industrie du transport par taxi dans ses efforts de modernisation afin que celle-ci puisse offrir un service fiable et innovateur, en ayant accès à des véhicules entièrement électriques et performants d'un point de vue énergétique, tout en bénéficiant des plus récentes applications technologiques et en présentant une image de marque distinctive.	Approbation du Programme de soutien à la modernisation des services de transport par taxi (PSMITT)	MTMD
Électrification de la flotte gouvernementale Poursuivre l'électrification du parc gouvernemental de véhicules.	2 037 véhicules électriques au 31 mars 2023	MTMD
Campagne grand public Des instruments de grande portée pour faire valoir les avantages et les bénéfices de la PMD dans son ensemble incluent des campagnes d'information, de promotion et de sensibilisation.	Mesure intégrée à la campagne du Plan pour une économie verte (PEV) complétée en 2022 Lancement du Programme d'aide financière aux activités de sensibilisation à la mobilité durable – MobilisActions	MTMD

Campagnes ciblées (nouvelles mobilités) Avec les nouvelles mobilités, le secteur des transports évolue rapidement. Ces nouveaux services sont souvent méconnus et il convient d'en faire connaître les avantages.	Intégration d'un objectif d'accroissement des connaissances sur les nouvelles mobilités dans le programme MobilisActions	MTMD Cadre d'intervention en nouvelles mobilités
Renforcer les partenariats avec les organismes du milieu pour améliorer la diffusion de l'expertise en transport actif auprès du milieu municipal et régional Financement en continu, sur la base de propositions du milieu, pour des guides et de la formation destinée aux gestionnaires de routes (municipalités) afin d'assurer une meilleure prise en compte des besoins des piétons et des cyclistes.	Premier guide publié en 2019 et financement en continu	MTMD Cadre d'intervention en transport actif
Fournir une aide financière supplémentaire pour les déplacements hors territoire (en transport adapté) Favoriser les déplacements hors territoire pour répondre aux besoins des personnes handicapées en offrant une aide financière supplémentaire dans le cadre du Programme de subvention au transport adapté (PSTA).	Ajout d'une allocation pour le déplacement hors territoire et augmentation du budget du PSTA	MTMD Cadre d'intervention en transport adapté
Soutenir la mise en place de systèmes intelligents de billettique et d'information aux usagers Adapter les programmes d'aide aux immobilisations pour mieux suivre le rythme de renouvellement des équipements.	Bonification des taux de subvention et révision des durées de vie utile aux fins de l'aide financière	MTMD Cadre d'intervention en transport collectif urbain
Améliorer le processus de planification lié au développement des modes structurants de transport en commun Mettre sur pied un processus de planification intégrée des interventions qui, appuyé par de nouveaux outils d'aide à la décision alimentés par des collectes de données probantes en transport, prendra en considération l'ensemble des solutions de mobilité possibles et intégrera, entre autres, des composantes d'aménagement du territoire, de gestion de la demande et de développement de l'offre.	Processus de planification élaboré	MTMD Cadre d'intervention en transport collectif urbain
Maintien des actifs en transport collectif Bonifier de 75 % à 85 % le taux de subvention pour le maintien des actifs et fixer des cibles pour l'atteinte de résultats avant de financer le développement des infrastructures.	Bonification du taux de subvention pour le maintien des actifs dans les modalités du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP)	MTMD Cadre d'intervention en transport collectif urbain

Moderniser le processus d'autorisation des projets en transport collectif inscrits au Plan québécois des infrastructures (PQI) Réviser le processus d'autorisation des projets de transport collectif afin de le rendre plus efficace et d'améliorer le taux de réalisation des projets de transport collectif inscrits au PQI. Cette modernisation permettra de mieux coordonner la délivrance des autorisations requises pour la réalisation des projets, d'accélérer leur mise en œuvre, d'améliorer leur taux de réalisation et de réduire le fardeau administratif imposé aux autorités organisatrices de transport.	Révision du processus d'autorisation des projets dans les modalités du PAGTCP approuvée	MTMD Cadre d'intervention en transport collectif urbain
Assurer le suivi de la nouvelle gouvernance dans la région de Montréal Réaliser un suivi auprès de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) concernant la réforme de la gouvernance mise en place en 2017.	Dépôt à l'Assemblée nationale, en 2022, des rapports ministériels sur la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain et la Loi sur le Réseau de transport métropolitain	MTMD Cadre d'intervention en transport collectif urbain
Augmenter l'attractivité du transport interurbain par autobus Soutenir les services de transport interurbain afin d'en augmenter l'attractivité.	Modification des modalités du volet II du Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) et bonification de l'enveloppe budgétaire	MTMD Cadre d'intervention en transport collectif régional
Ajuster l'aide financière gouvernementale afin de favoriser un financement mieux adapté aux particularités des milieux régionaux Prendre en compte les particularités régionales, notamment à l'égard des coûts d'exploitation et des distances à parcourir pour la livraison des services de transport collectif, dans les aides financières.	Une partie de l'aide financière disponible au volet II du PADTC est désormais modulée en fonction de la densité du territoire de desserte	MTMD Cadre d'intervention en transport collectif régional
Concevoir un plan de formation pour les ressources affectées au transport ferroviaire en vue de favoriser le développement de l'expertise Définir l'expertise nécessaire à la prise en charge des fonctions clés de surveillance de la réglementation pour le réseau ferroviaire québécois. Renforcer la formation offerte aux employés et s'assurer de la disponibilité suffisante de ressources humaines en sécurité ferroviaire pour porter la responsabilité ministérielle en la matière.	Plan de formation complété	MTMD Cadre d'intervention en transport ferroviaire
Participer activement à des colloques portant sur le transport ferroviaire organisés par les partenaires du Ministère Participer à au moins deux colloques par année d'ici 2023.	Participation à 10 colloques sur le transport ferroviaire	MTMD Cadre d'intervention en transport ferroviaire

Centre d'innovation en logistique et chaîne d'approvisionnement durable (CILCAD) Stimuler et soutenir l'innovation relative à la logistique et aux chaînes d'approvisionnement afin de réduire les émissions de GES associées au transport routier et à la manutention de marchandises à travers des activités de recherche et des projets engageant les parties prenantes sur les plans industriel, gouvernemental et scientifique.	3 études approuvées	MELCCFP
Étude exhaustive sur les carburants de remplacement selon une approche du cycle de vie Analyser le cycle de vie des carburants et leur utilisation au Québec.	Étude complétée et rapports livrés	MEIE
Programme d'aide financière pour le développement durable des milieux de vie Contribuer à la réalisation d'initiatives de réduction des émissions de GES en aménagement du territoire par le milieu municipal par l'entremise du Programme d'aide financière pour la planification de milieux de vie durables (PMVD) du Plan d'action sur les changements climatiques (PACC) 2013-2020.	31 projets réalisés	MAMH

2.3 Autres faits saillants

En plus de la réalisation des mesures décrites précédemment, le MTMD et les autres ministères impliqués ont lancé plusieurs initiatives et accompli diverses actions pour assurer la mise en œuvre de la PMD. En voici un survol.

Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec

Transport collectif urbain

- Passage à l'étape de réalisation du projet du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal en juin 2022. L'appel d'offres pour la construction du tunnel a été lancé en décembre 2022, et les travaux préparatoires aux futures stations et structures auxiliaires se poursuivent.
- Inauguration du service rapide par bus (SRB) Pie-IX à Montréal le 7 novembre 2022. Le SRB traverse quatre arrondissements, s'étale sur une distance de 11 km et comprend 15 stations en service, en plus de s'arrêter à la station de métro Pie-IX de la ligne verte. Amorcé en 2018 et représentant un investissement de 472,5 millions de dollars, ce projet d'envergure a été réalisé conjointement par le MTMD et ses partenaires, qui sont l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), la Ville de Montréal et la Société de transport de Montréal (STM), avec la collaboration de la Ville de Laval, de la Société de transport de Laval (STL), d'Exo, de la Société québécoise des infrastructures (SQI) ainsi que des arrondissements desservis.

- Annonce de divers projets de transport collectif structurants à Laval :
 - mise en place d'un bureau de projet pour étudier l'implantation d'un mode structurant de transport dans l'axe de la ligne orange du métro à Laval;
 - soutien de la création d'un SRB sur les boulevards Notre-Dame et de la Concorde;
 - analyse d'une solution pour améliorer la circulation sur l'axe est-ouest du boulevard Saint-Martin;
 - investissement de 142 millions de dollars pour l'agrandissement et l'électrification du garage de la STL, dont la construction a débuté en décembre 2022.
- Reprise du leadership du Réseau express métropolitain de l'Est en mai 2022, avec la Ville de Montréal. Un groupe de travail piloté par l'ARTM, auquel siège le MTMD, 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 en janvier 2023.
- Soutien du programme Exobus d'Exo. Ce programme vise l'électrification du parc d'autobus du transport urbain dans les couronnes nord et sud de Montréal.
- Annonce de l'élargissement du boulevard Guillaume-Couture, à Lévis, pour y ajouter des voies réservées pour le transport collectif, les taxis et le covoiturage sur plus de 2,9 kilomètres ainsi qu'une voie multifonctionnelle. Les travaux de déplacement des réseaux techniques urbains ont commencé à l'été 2022, et la construction débutera en 2023, pour une mise en service complète des mesures prioritaires en 2025.
- Subvention de 53 millions de dollars au Réseau de transport de la Capitale (RTC) pour la transformation d'un nouveau centre d'exploitation 100 % électrique.
- Adoption de deux décrets pour la poursuite du projet du tramway de Québec en avril 2022, 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.
- Bonification du Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) afin d'améliorer l'offre de services. Un programme pluriannuel autorisant le dépôt de demandes d'aide financière triennales a été approuvé par le Conseil du trésor. La majeure partie de l'aide financière est accordée en fonction des réductions d'émissions de GES. Les dépenses admissibles ont été actualisées et incluent maintenant les coûts liés à l'infonuagique et à la formation en vue de l'électrification des parcs d'autobus, comme le réclamaient les autorités organisatrices de transport. Le calcul de l'aide financière à l'optimisation des services a été simplifié.
- Annonce en février d'une tournée de consultations afin de trouver une solution pérenne et réfléchie aux enjeux entourant le financement structurel du transport collectif, et début des consultations en mars. Lors de cette tournée, de nombreux partenaires ont été consultés : les grandes villes du Québec, les sociétés de transport en commun ainsi que plusieurs associations représentatives du milieu.

Transport collectif régional

- 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, avec la collaboration du ministère de la Santé et des Services sociaux dans le cadre de son Plan d'action 2018-2023 – Un Québec pour tous les âges.
- Prolongation du Programme d'aide à la relance du transport interurbain par autobus (PARTIA), pour soutenir la reprise des liaisons interrompues pendant la période pandémique.
- Bonification du PADTC. En plus des améliorations citées dans la section précédente, les nouvelles modalités ont éliminé les plafonds par nombre de déplacements, ont établi une enveloppe de base pouvant être majorée en fonction de l'accroissement de l'achalandage et ont bonifié les aides financières destinées à l'interconnexion des services de transport collectif régional ainsi qu'à la création de tables de concertation régionale.

Sécurité routière

- Annonce de la mise en place d'un plan d'action bonifié en sécurité routière, inspiré de la Vision zéro, et début des travaux pour son élaboration.
- Réactivation d'une instance de concertation en sécurité routière, à la demande de la vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité durable.
- Révision de la définition des zones scolaires et de la période scolaire reconnue par le Code de la sécurité routière afin de faciliter l'application des sanctions, dont les amendes doublées pour le non-respect de la vitesse.
- Annonce du Plan de modernisation des parcs routiers 2022-2027, le 20 juin 2022, accompagné d'un investissement de 150 millions de dollars. La municipalité de Val-des-Bois a été certifiée village-relais en mai 2022. Plusieurs autres municipalités ont entrepris les démarches de certification. Les travaux de modernisation ont débuté à la halte routière des Jardins-de-Napierville et à celle de Saint-Bernard-de-Lacolle (A-15 Nord) le 30 octobre 2022. L'ouverture au public est prévue à l'hiver 2023. Les travaux majeurs de rénovation des bâtiments du site Le Domaine, sur la route 117, ont débuté en janvier 2023 et devraient s'étaler sur sept mois.
- Réfection du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine pour accroître la sécurité des usagers et pour améliorer la fluidité dans le secteur. Mise en place de mesures d'atténuation en transport collectif.

Systèmes de transport intelligents et nouvelles mobilités

- Lancement en août 2022 du Programme d'aide aux nouvelles mobilités (NOMO), qui vise à tirer profit de l'évolution des technologies numériques et de communication afin de soutenir l'intégration de services de mobilité des personnes existants ou en développement afin qu'ils soient plus durables, connectés, accessibles et adaptés aux besoins des citoyens. Un premier appel de projets s'est tenu du 20 septembre au 9 décembre 2022. Une vingtaine de demandes d'aide financière ont été reçues.

- Deuxième phase du projet pilote de navettes électriques autonomes dans le secteur de la Plaza Saint-Hubert, au cours de l'été 2022, qui visait à évaluer la qualité de l'expérience passager. La saison estivale a contribué à améliorer la visibilité du projet et a été l'occasion d'effectuer des études sur l'acceptabilité sociale et le partage de la route.
- Poursuite du projet de recherche, réalisé en collaboration avec l'École de technologie supérieure et l'Institut du véhicule innovant de Saint-Jérôme, sur l'acquisition de données pour les véhicules autonomes. La collecte des données massives (images, positions GPS, etc.) a permis de sortir les premiers jeux de données de cartographie HD du réseau routier et des habitudes de conduite hivernale dans l'objectif de les rendre disponibles par la suite. Les premiers résultats des algorithmes développés comme preuves de concept (détection de nids de poule, luminaires endommagés, surveillance d'infrastructures, etc.) permettent d'envisager une intégration de l'intelligence artificielle aux façons de faire du ministère dans le futur.

Transport actif

- Renouvellement du Programme d'aide au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU) en juin 2022. Les nouvelles modalités intègrent le Programme d'aide au développement de l'offre de vélos en libre-service (OVLIS) afin de simplifier l'administration et l'utilisation. Les plafonds admissibles pour les bandes cyclables, les chaussées désignées, les vélorues et les rues partagées ont été rehaussés dans le but de mieux soutenir les corrections requises pour améliorer le partage de la rue. En 2022-2023, le programme TAPU a soutenu 69 nouveaux projets, pour une aide financière totale de 19,1 millions de dollars. Plusieurs projets financés lors des années précédentes ont également mené leurs travaux à terme, comme la piste cyclable de 4,59 km sur l'ancienne emprise ferroviaire à Saint-Georges, dans la MRC de Beauce-Sartigan.
- Renouvellement du Programme d'aide aux infrastructures de transport actif (Véloce III) en avril 2022. Comme pour le TAPU, les plafonds admissibles ont été rehaussés. Ce programme est renouvelé depuis son introduction en 1999 et demeure très populaire auprès des municipalités, qui profitent de ce soutien financier afin d'accélérer leurs investissements pour l'expansion, la mise à niveau et l'entretien de la Route verte. En 2022-2023, le programme Véloce III a soutenu 114 nouveaux projets, pour une aide financière totale de 16,1 millions de dollars. Plusieurs projets financés lors des années précédentes ont également mené leurs travaux à terme, comme le prolongement sur 2 km de la promenade Rivia, à Drummondville.
- Démarrage des démarches régionales de concertation et de planification de l'expansion de la Route verte dans Charlevoix, en Gaspésie et sur la Côte-Nord, en collaboration avec Vélo Québec.

Transport adapté

- Renouvellement du Programme de subvention au transport adapté (PSTA) en juillet 2022. Rehaussement du coût maximal par déplacement admissible et du montant maximum considéré dans le calcul de l'allocation spécifique aux déplacements hors territoire. Modification apportée aux façons d'accorder les versements pour réduire les délais de manière importante.
- Évaluation de l'adéquation du Programme de subvention aux véhicules collectifs accessibles (PSVCA) avec les besoins du milieu suivant l'évolution du marché. Début des travaux pour ajuster le programme ainsi que son budget.

- Élaboration d'un projet de révision du Règlement sur les vignettes d'identification pour l'utilisation des espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées, lequel est en processus d'approbation préalablement à sa prépublication à la *Gazette officielle du Québec* pour une durée de 45 jours en vue de son édition.

Transport aérien

- Annonce en avril 2022 du Plan québécois de transport aérien régional, qui comprend un investissement de 261 millions de dollars pour les 5 prochaines années et qui permettra notamment à la population de se procurer des billets d'avion pour un montant maximal de 500 \$ 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. Implanté le 1^{er} juin 2022, le Programme d'accès aérien aux régions (PAAR) 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 (PRTA) et comporte un deuxième volet visant à rendre disponibles des billets d'avion à un prix maximal déterminé.
- Mise en place d'un comité permanent sur le transport aérien régional par la vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité durable le 17 février 2023. Le comité réunit sensiblement les mêmes acteurs que le premier groupe de travail, auquel s'ajoutent maintenant les transporteurs régionaux. Le comité a tenu une première rencontre le 28 mars 2023.
- Inauguration, en août 2022, de la nouvelle aérogare de Chibougamau-Chapais afin de répondre à l'augmentation du nombre de déplacements et d'usagers. Ces nouvelles installations, qui offrent un plus grand nombre de places assises ainsi qu'une zone de contrôle de sécurité des passagers améliorée, contribueront à la réduction du temps d'attente, à l'accroissement du confort et à la qualité des services offerts aux usagers. De plus, l'intégration de bois au bâtiment principal met en valeur les ressources locales.
- Renouvellement, en avril 2022, du Programme en efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire (PETMAF). Afin de susciter de nouveaux investissements dans les projets de la part des partenaires, et en raison de l'inflation due à la pandémie de COVID-19, la contribution financière du gouvernement est grandement augmentée dans les différents volets. De nouveaux types de projets sont maintenant admissibles, notamment les études d'environnement et d'ingénierie.

Transport ferroviaire

- Annonce en mars 2023 d'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 complet de la voie ferrée ainsi que de 102 ponceaux et 40 passages à niveau publics. La mise en service de la voie ferrée entre Vallée-Jonction et Thetford Mines est prévue en 2025.
- Publication, en novembre 2022, de l'appel d'offres pour les travaux de réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie, soit du pont de la Petite rivière Port-Daniel à Port-Daniel-Gascons. Début d'une nouvelle phase pour déplacer un tronçon de 1,4 kilomètre de la voie ferrée existante.

- Nouvelle entente de 19 millions de dollars entre le MTMD et la Société du chemin de fer de la Gaspésie dans le cadre du projet de réhabilitation du chemin de fer. Bien que la Société soit déjà un partenaire de premier plan dans la réalisation de travaux de maintien et l'exploitation du tronçon entre Matapédia et Caplan, l'entente lui permettra de participer à la réhabilitation du reste du chemin de fer jusqu'à Gaspé. Ces interventions comprennent notamment la réfection et la réparation de passages à niveau ainsi que le remplacement de rails et de ballast.
- Octroi d'une aide financière de plus de 250 000 \$ à Services Nolitrex, dans le cadre du Programme visant le soutien aux infrastructures de transport ferroviaire et à l'intégration modale (PSITFIM), pour permettre la réhabilitation d'une infrastructure permettant le transfert des marchandises entre camions et trains, la réfection d'une voie d'embranchement ferroviaire, ainsi que l'acquisition d'équipements mobiles de transport ferroviaire.
- Renouvellement du Programme en efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire (PETMAF) en avril 2022. Afin de susciter de nouveaux investissements dans les projets de la part des partenaires, et en raison de l'inflation due à la pandémie de COVID-19, la contribution financière du gouvernement est grandement augmentée dans les différents volets. De nouveaux types de projets sont maintenant admissibles, notamment les études d'environnement et d'ingénierie.

Transport maritime

- Annonce d'une série d'investissements concrétisant les engagements d'Avantage Saint-Laurent, dont :
 - 81,3 millions de dollars pour le port de Matane afin d'assurer la mise à niveau d'infrastructures et son développement;
 - près de 7,8 millions de dollars pour le port de Gaspé, pour l'agrandissement de la zone portuaire;
 - plus de 39 millions de dollars pour le port de Rimouski, qui serviront notamment au réaménagement des installations, à la sécurisation des activités portuaires et à l'élimination de la contamination du milieu marin;
 - plus de 10,7 millions de dollars pour le port de Gros-Cacouna, pour l'aménagement d'un espace destiné à l'entreposage du vrac solide, au dragage et à la réalisation de travaux de mise à niveau d'infrastructures;
 - près de 15,5 millions de dollars à l'Administration portuaire de Montréal, afin de soutenir la construction et la réfection d'infrastructures maritimes;
 - près de 9 millions de dollars pour le développement du corridor intelligent du Saint-Laurent.
- Lancement du deuxième appel à projets du Programme de recherche visant l'atténuation des impacts de la navigation commerciale sur les écosystèmes (PLAINE), administré par le Réseau Québec maritime. Cette mesure fait aussi partie de la stratégie maritime Avantage Saint-Laurent. Le premier appel de projets a permis de soutenir cinq projets à la hauteur de 850 000 \$ pour atténuer les impacts du transport maritime commercial au Québec.

- Renouvellement du Programme en efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire (PETMAF) en avril 2022. Afin de susciter de nouveaux investissements dans les projets de la part des partenaires, et en raison de l'inflation due à la pandémie de COVID-19, la contribution financière du gouvernement est grandement augmentée dans les différents volets. De nouveaux types de projets sont maintenant admissibles, notamment les études d'environnement et d'ingénierie.
- Soutien à la saison 2022 des navettes fluviales, mené par l'ARTM. Le réseau de navettes fluviales comprend six liaisons qui relient Pointe-aux-Trembles au Vieux-Port de Montréal, le Vieux-Port à Boucherville, le Vieux-Port à l'île Sainte-Hélène et à Longueuil, de même que le parc de la Promenade-Bellerive à l'île Charron et à Boucherville. Entre le 4 juin et le 16 octobre 2022, plus de 246 600 déplacements ont été effectués sur les 6 liaisons.

Société des traversiers du Québec (STQ)

- Inauguration de la gare fluviale de Saint-Ignace-de-Loyola en juin 2022. Cette inauguration finalise le projet Fluidité de la traverse de Sorel-Tracy, qui permet d'améliorer la capacité, la fluidité et le confort des clients. Cet investissement de 25 millions de dollars positionne la traverse comme un lien maritime structurant non seulement pour les citoyens de la Montérégie et de Lanaudière, mais aussi pour tous les automobilistes et les camionneurs de l'est de la grande région métropolitaine. Ce projet d'envergure a été réalisé par la SQI en collaboration avec la STQ.
- Annonce d'un projet d'acquisition de trois traversiers électriques rechargeables destinés aux traverses de L'Isle-aux-Coudres et de Sorel-Tracy. Cet investissement de 191,5 millions de dollars servira à améliorer le service de traverse sur le réseau de la STQ.
- Appel d'offres pour l'acquisition d'un nouvel aéroglisseur pour la traverse de la rivière Saint-Augustin, sur la Côte-Nord. Cette acquisition démontre clairement l'engagement de la STQ à desservir les communautés et à remplir sa mission de désenclaver les régions éloignées. La traversée de la rivière Saint-Augustin requiert un aéroglisseur, car la navigation est difficile entre les deux rives en raison de la présence de haut-fond sablonneux. Unique en son genre au Canada, l'aéroglisseur de la traverse de la rivière Saint-Augustin est spécialement conçu pour les besoins de cette traverse. Il peut circuler tant sur l'eau que sur la glace ou la terre ferme. Le nouvel aéroglisseur assurera le transport de passagers et de petites marchandises.

Transport routier des marchandises

- Reprise des travaux de la Table ministérielle sur le camionnage en vrac, avec une première rencontre le 31 mars 2023 entre le Ministère et les partenaires de l'industrie.
- Soutien de 822 projets dans le cadre du programme Écocamionnage, pour un total de plus de 17 millions de dollars. Treize technologies ont été homologuées au programme et sont maintenant admissibles à l'aide financière, dont de nouveaux véhicules électriques et de nouveaux systèmes de technologies réductrices d'émission de GES.

Transport scolaire

- Évaluation de l'adéquation du Programme d'électrification du transport scolaire (PÉTS) en suivant l'évolution du marché pour tenir compte des besoins du milieu, et début des travaux pour ajuster le programme ainsi que son budget.

Autres

- Intégration de nouveaux volets du Programme d'aide à la voirie locale (PAVL) à la Prestation électronique de services du MTMD.
- Acquisition du premier camion électrique dans le parc de véhicules du MTMD.
- Poursuite des activités du comité de suivi de la PMD. Quatre rencontres ont eu lieu en 2022-2023.

Ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie

- Entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2023 des exigences sur la teneur minimale en carburants renouvelables dans l'essence et le carburant diesel.

Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs

- Adoption du premier projet de loi omnibus en matière d'environnement confirmant l'interdiction de vendre des véhicules à essence après 2035 et l'engagement d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050.
- Poursuite des engagements du Plan pour une économie verte 2030. Plus de 3,48 milliards de dollars pour réduire l'empreinte carbone de tous les modes de transport :
 - 50 millions de dollars destinés aux entreprises du service privé pour l'installation de bornes de recharge rapide publiques supplémentaires;
 - lancement du programme d'aide financière Écobus;
 - reconduction du Programme en efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire (PETMAF) jusqu'au 31 mars 2026;
 - bonification du programme Écocamionnage avec une hausse de 46,4 millions de dollars de l'enveloppe budgétaire et la possibilité de financer de nouvelles catégories de véhicules, notamment les camionnettes et fourgonnettes utilisées à des fins commerciales;
 - implantation de la nouvelle Politique d'acquisition gouvernementale des véhicules électriques.
- Rehaussement des cibles de ventes de véhicules électriques pour 2025 à 2029.

- Travaux sur un nouveau cadre normatif du programme Roulez vert, en vue d'une approbation au printemps 2023.

Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation

- Annonce de la première Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire le 6 juin 2022. Le gouvernement propose une vision stratégique réfléchie et ambitieuse, qui marque un pas historique dans la modernisation des pratiques en architecture et en aménagement du territoire. En plus de favoriser les meilleures pratiques, cette vision mise sur un développement durable de notre aménagement et une culture de la qualité en matière d'architecture. Il sera ainsi plus facile d'innover dans nos façons de bâtir, de transformer nos espaces urbains en milieux de vie attractifs, de faciliter un meilleur accès à la nature ainsi qu'à nos cours d'eau et de développer notre plein potentiel dans une perspective de durabilité.

Ministère du Tourisme

- Entrée en vigueur de la mesure de soutien Destination durable et action concertée pour un tourisme collectif, responsable et durable, qui fait partie du Plan d'action pour un tourisme responsable et durable et du Plan pour une économie verte – 2030. Cette mesure vise notamment des actions contribuant à réduire les émissions de GES liées aux déplacements des touristes ainsi que la réalisation de plans stratégiques pour mettre en place des circuits touristiques axés sur la mobilité active.

Secrétariat de la Capitale-Nationale

- Investissement de 15 millions de dollars pour la mobilité active dans la ville de Québec en 2023 et en 2024. Cette aide financière du Secrétariat à la Capitale-Nationale servira au déploiement des corridors cyclables Vélo cité, des voies cyclables en toute saison, ainsi qu'à la sécurisation des infrastructures cyclables et pédestres existantes.
- Investissement de 1,2 million de dollars dans un projet de transport fluvial pour relier le Vieux-Québec et le quai de Sainte-Anne-de-Beaupré dans le cadre du Programme d'appui aux actions régionales. Le projet s'inscrit dans une démarche d'appropriation du fleuve et d'amélioration de l'offre de mobilité durable dans la région de Québec, en plus de proposer une nouvelle expérience touristique. La Navette bleue contribuera à mettre en valeur la municipalité de Sainte-Anne-de-Beaupré, plus particulièrement son nouveau quai, et le secteur du Sanctuaire.

3 Résultats par cibles

Afin d'évaluer le chemin à parcourir en vue d'atteindre les cibles de la PMD à l'horizon 2030, le MTMD s'est doté d'indicateurs et d'une méthodologie distincte pour chacune des dix cibles de mobilité durable, à l'exception de la cible 9, qui est toujours en cours d'élaboration.

Ces méthodologies exposent les données requises, les sources disponibles, les méthodes de calculs et leurs limites. Une mise à jour périodique, notamment pour intégrer les données actualisées, permet de les améliorer au besoin.

Puisque plusieurs des indicateurs s'appuient sur des données provenant de sources dont la périodicité n'est pas annuelle, comme les données des enquêtes origine-destination ou des recensements de Statistique Canada, tous les indicateurs n'ont pu être mis à jour au 31 mars 2023. La fréquence de mise à jour des indicateurs est indiquée dans le tableau ci-dessous.

Tableau 4 : Fréquence prévue de mise à jour des indicateurs des cibles

Cible	Fréquence de mise à jour	Prochaine mise à jour prévue
1	Annuelle	Janvier 2024
2	5 ans	Décembre 2027
3	Annuelle	Mars 2024
4	5 ans	Décembre 2027
5	Annuelle	Juillet 2023
6	Annuelle	Juillet 2023
7	Ponctuelle ¹⁰	À déterminer
8	Annuelle	Mars 2024
9	À déterminer	À déterminer
10	Annuelle	Mars 2024

Les sections suivantes détaillent, pour chaque cible faisant l'objet d'un suivi, la situation initiale, la cible à atteindre en 2030 et la progression de l'indicateur au 31 mars 2023.

10. Le suivi de cette cible est assuré par le ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie.

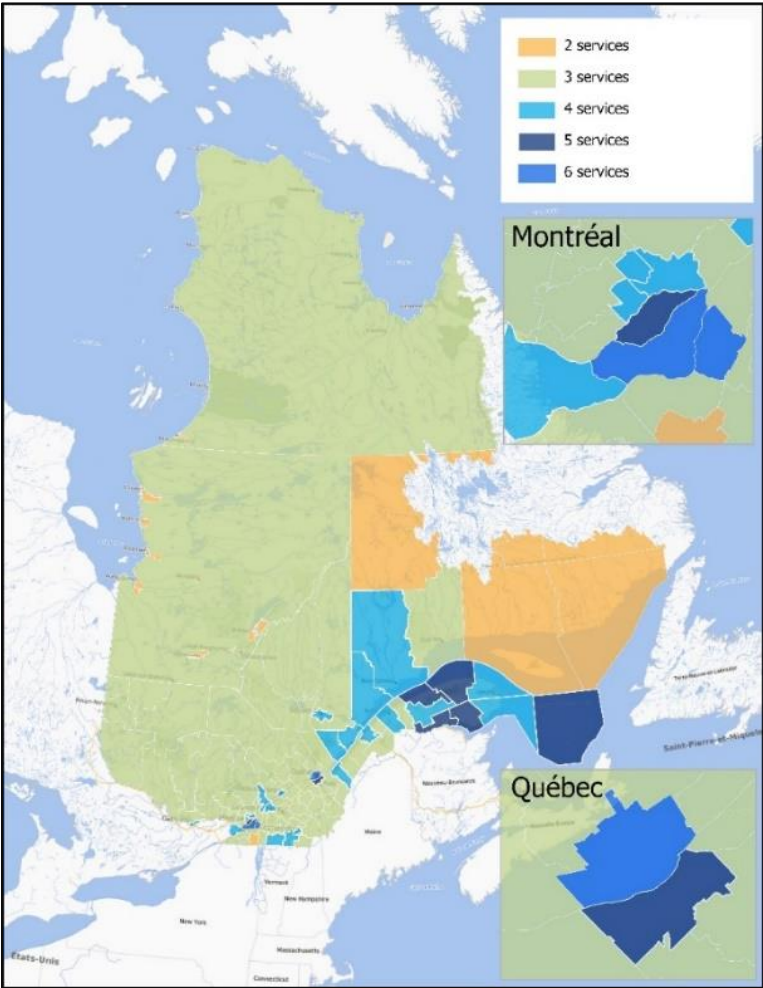
3.1 Une mobilité au service des citoyens

Cible 1 – 70 % de la population québécoise a accès à au moins quatre services de mobilité durable

La cible 1 vise à ce que 70 % de la population québécoise ait accès à au moins quatre services de mobilité durable à l'horizon 2030. L'indicateur mesure le pourcentage de la population ayant accès à au moins quatre services de mobilité durable à l'échelle de leur municipalité régionale de comté (MRC) ou d'un territoire équivalent. Un service de mobilité durable est défini comme un service de mobilité offrant une solution de remplacement à l'auto solo pour les déplacements quotidiens des personnes, tels que les déplacements domicile-travail à l'aide de services de transport collectif, de taxi, d'autopartage, de covoiturage, de vélo en libre-service ou de traversier. Sont exclus les services de transports interurbains, tels que l'avion, le train et l'autobus.

	2018	2019	2020	2021	2022	Cible 2030
Pop. 4 services	50,0 %	51,9 %	52,0 %	53,0 %	63,0 %	70,0 %

Figure 1 : Nombre de services de mobilité durable accessibles par MRC en 2022

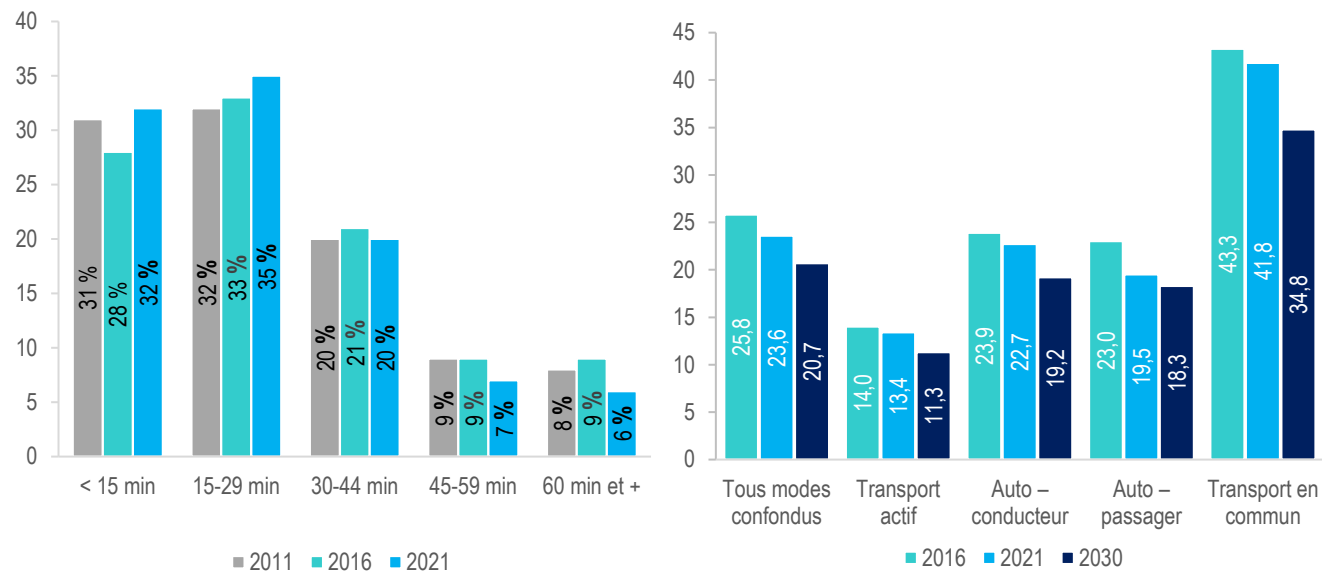


Cible 2 – Réduction de 20 % du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail

La cible 2 vise une réduction de 20 % du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail à l’horizon 2030. L’indicateur utilise les données des recensements de Statistique Canada. La situation initiale en 2017 a été estimée à partir des données des recensements de 2011 et de 2016. Le dernier recensement ayant eu lieu en 2021, aucune donnée n’est disponible pour 2022.

	2016	2021	2022	Cible 2030
Tous modes (minutes)	25,8	23,6	ND	20,7
Auto – conducteur	23,9	22,7	ND	19,2
Auto – passager	23,0	19,5	ND	18,3
Transport actif	14,0	13,4	ND	11,3
Transport en commun	43,3	41,8	ND	34,8

Figure 2 : Temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail (minutes)

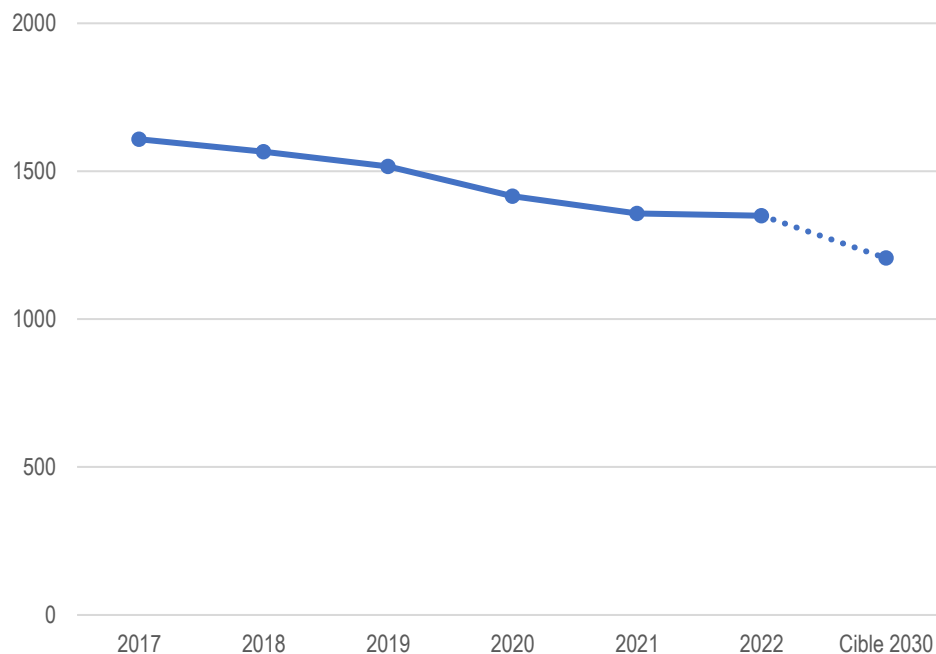


Cible 3 – Réduction de 25 % du nombre d'accidents mortels et avec blessés graves par rapport à 2017

La cible 3 vise une réduction de 25 % du nombre d'accidents mortels et avec blessés graves par rapport à 2017. L'indicateur est mis à jour annuellement à partir des données de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Pour mitiger les variations annuelles et capter la tendance à long terme, l'indicateur recourt à des moyennes triennales. Ainsi, les données utilisées pour établir la cible correspondent à la moyenne du triennat se terminant en 2017, c'est-à-dire les années 2015, 2016 et 2017.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Cible 2030
Accidents graves et mortels	1 608	1 566	1 516	1 415	1 357	1 350	1 206
Variation¹¹	—	- 3 %	- 6 %	- 12 %	- 16 %	- 16 %	- 25 %

Figure 3 : Nombre d'accidents mortels et avec blessés graves (moyenne triennale)



11. Par rapport à 2017.

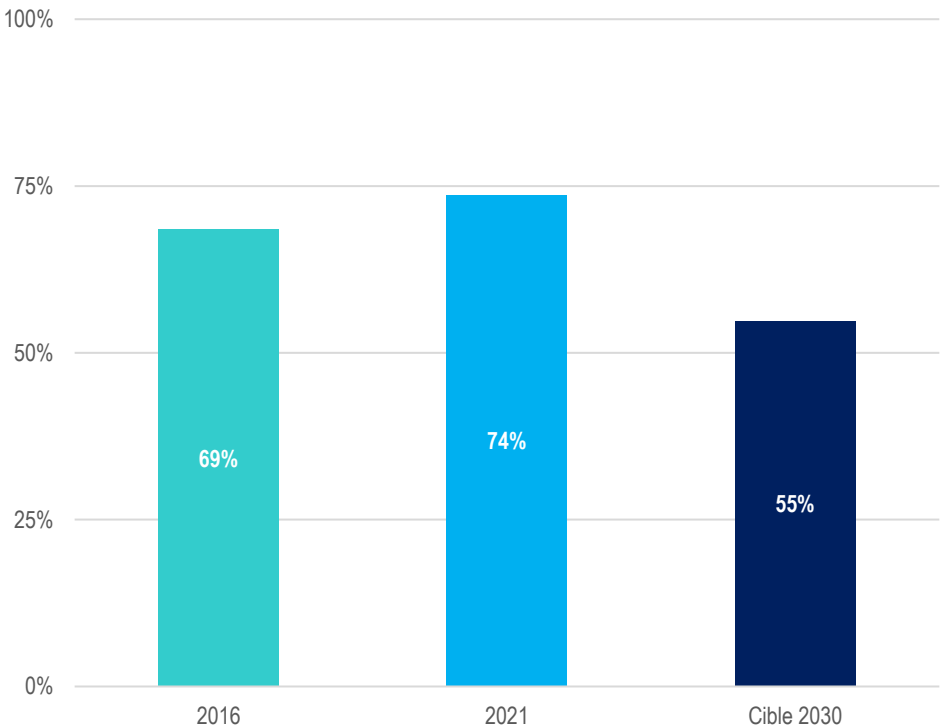
3.2 Une mobilité à plus faible empreinte carbone

Cible 4 – Diminution de 20 % de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale

La cible 4 vise une diminution de 20 % de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale. L'indicateur s'appuie sur les données de navettage des recensements de Statistique Canada. La situation initiale en 2017 a été estimée à partir des données des recensements de 2011 et de 2016. Le dernier recensement ayant eu lieu en 2021, aucune donnée n'est disponible pour 2022.

	2016	2021	2022	Cible 2030
Part des déplacements	68,5 %	73,7 %	ND	55,0 %
Variation ¹²	–	+ 7 %	–	- 20 %

Figure 4 : Pourcentage des déplacements en auto solo



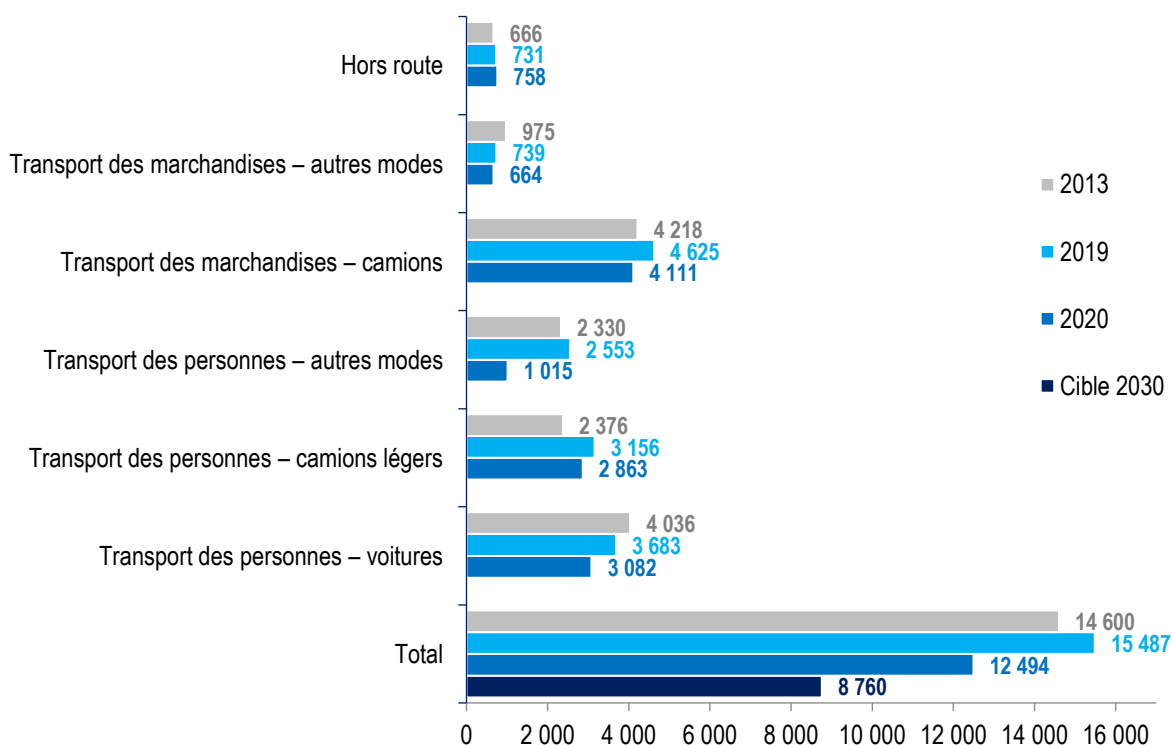
12. Par rapport à 2017.

Cible 5 – Réduction de 40 % de la consommation de pétrole dans le secteur des transports sous le niveau de 2013

La cible 5 vise une réduction de 40 % de la consommation de pétrole dans le secteur des transports sous le niveau de 2013. L'indicateur est établi à partir des volumes de produits pétroliers vendus et utilisés au Québec pour le transport routier, maritime, aérien et ferroviaire. Les volumes proviennent de la base de données sur l'utilisation de l'énergie de l'Office de l'efficacité énergétique. Les volumes de gaz naturel et de biocarburant sont exclus de l'indicateur lorsque divulgués. Le transport de carburant par oléoduc est également exclu.

	2013	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Cible 2030
Produits pétroliers (mégalitres)	14 600	15 089	15 136	15 487	12 494	ND	ND	8 760
Variation¹³	–	+ 3 %	+ 4 %	+ 6 %	- 14 %	–	–	- 40 %

Figure 5 : Consommation de pétrole en transport au Québec (mégalitres)



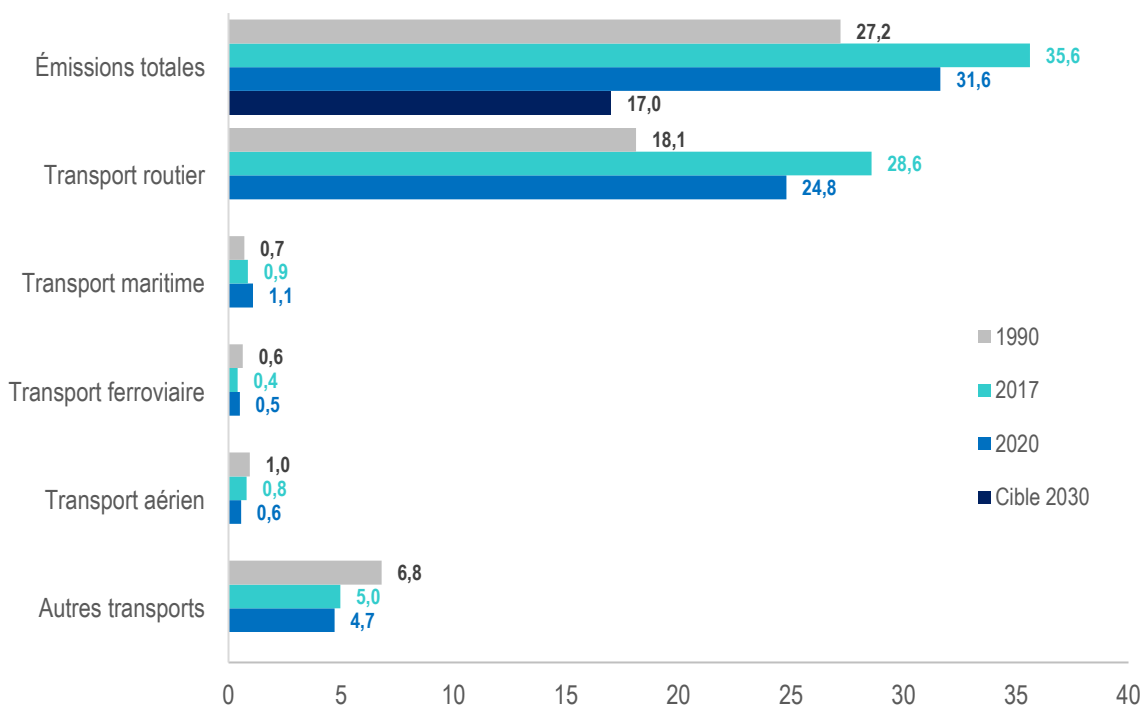
13. Par rapport à 2013.

Cible 6 – Réduction de 37,5 % des émissions de GES dans le secteur des transports sous le niveau de 1990

La cible 6 vise une réduction de 37,5 % des émissions de GES dans le secteur des transports sous le niveau de 1990. L'indicateur est exprimé en mégatonnes d'équivalent CO₂ (Mt éq. CO₂). Les données proviennent de l'Inventaire québécois des émissions de GES du MELCCFP. Cet inventaire est établi à partir de données recueillies auprès d'entreprises et d'institutions, ainsi qu'à partir de données obtenues principalement de Statistique Canada, d'Environnement et Changement climatique Canada ainsi que de plusieurs ministères et organismes québécois.

	1990	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Cible 2030
GES (Mt éq. CO₂)	27,2	35,6	35,7	36,5	31,6	ND	ND	17,0
Variation¹⁴	–	+ 31 %	+ 31 %	+ 34 %	+ 16 %	–	–	- 37,5 %

Figure 6 : Émissions québécoises de GES en transport (Mt éq. CO₂)



14. Par rapport à 1990.

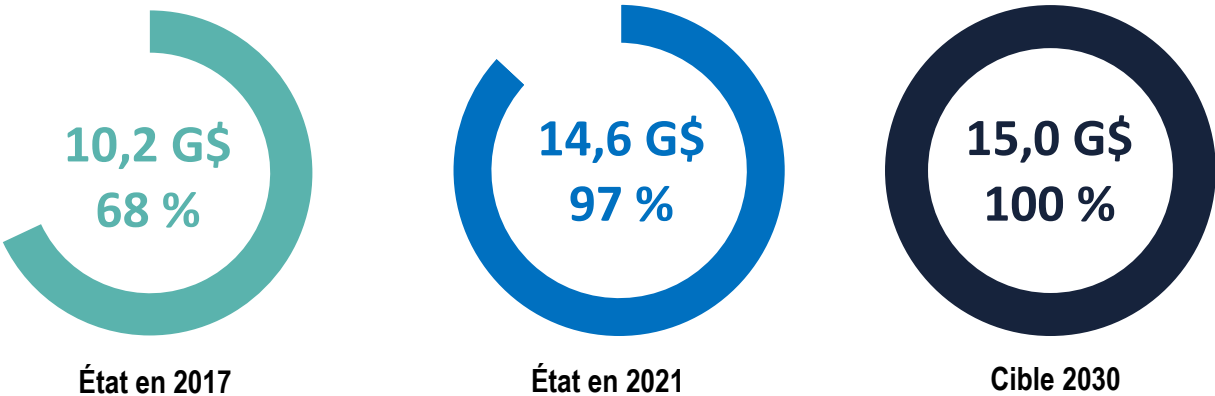
3.3 Une mobilité à l'appui d'une économie plus forte

Cible 7 – 15 milliards de dollars de ventes annuelles pour le secteur québécois des équipements de transport terrestre

La cible 7 vise à atteindre 15 milliards de dollars de ventes annuelles pour le secteur québécois des équipements de transport terrestre. L'indicateur est mis à jour chaque deux ans par le MEIE. Il inclut les ventes de toutes les entreprises ayant indiqué avoir des activités de fabrication dans le secteur des équipements de transport terrestre. Pour les entreprises exerçant des activités dans plusieurs secteurs, seule la part des activités reliées au transport terrestre est considérée.

	2017	2021	2022	Cible 2030
Ventes annuelles	10,2 G\$	14,6 G\$	ND	15,0 G\$
Variation ¹⁵	–	+ 43 %	–	+ 47 %

Figure 7 : Ventes annuelles pour le secteur québécois des équipements de transport terrestre



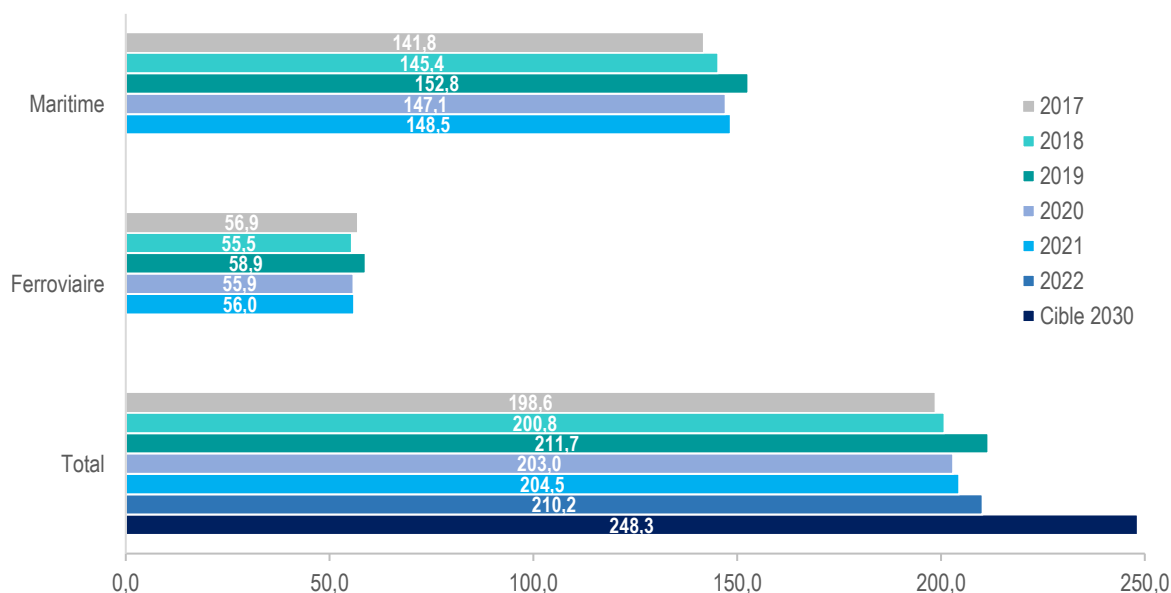
15. Par rapport à 2017.

Cible 8 – Augmentation de 25 % des tonnages de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec

La cible 8 vise une augmentation de 25 % des tonnages de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec. L'indicateur est établi à partir de deux sources de données. Les données sur les marchandises transbordées dans les ports sont obtenues auprès des cinq administrations portuaires canadiennes (APC) localisées au Québec, ainsi que d'autres ports pour lesquels il est possible de procéder à l'évaluation des tonnages. Les données sur les marchandises ferroviaires sont extraites de l'enquête Statistique sur l'origine et la destination des marchandises transportées par chemin de fer (FerrOD). Cette enquête de Statistique Canada recueille les données sur les marchandises transportées par le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP), par les transporteurs effectuant des mouvements interréseaux de même que par un certain nombre de transporteurs régionaux et de courtes distances.

	2017	2018	2019	2020	2021 ¹⁶	2022 ¹⁷	Cible 2030
Tonnages de marchandises (Mt)	198,6	200,8	211,7	203,0	204,5	210,2	248,3
Variation¹⁸	—	+ 1 %	+ 7 %	+ 2 %	+ 3 %	+ 6 %	+ 25 %

Figure 8 : Tonnages de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec (millions de tonnes)



16. Donnée de 2021 pour le tonnage maritime. Le tonnage ferroviaire a été estimé à partir de l'augmentation du PIB.

17. Les données de 2022 ont été estimées à partir de l'augmentation du PIB.

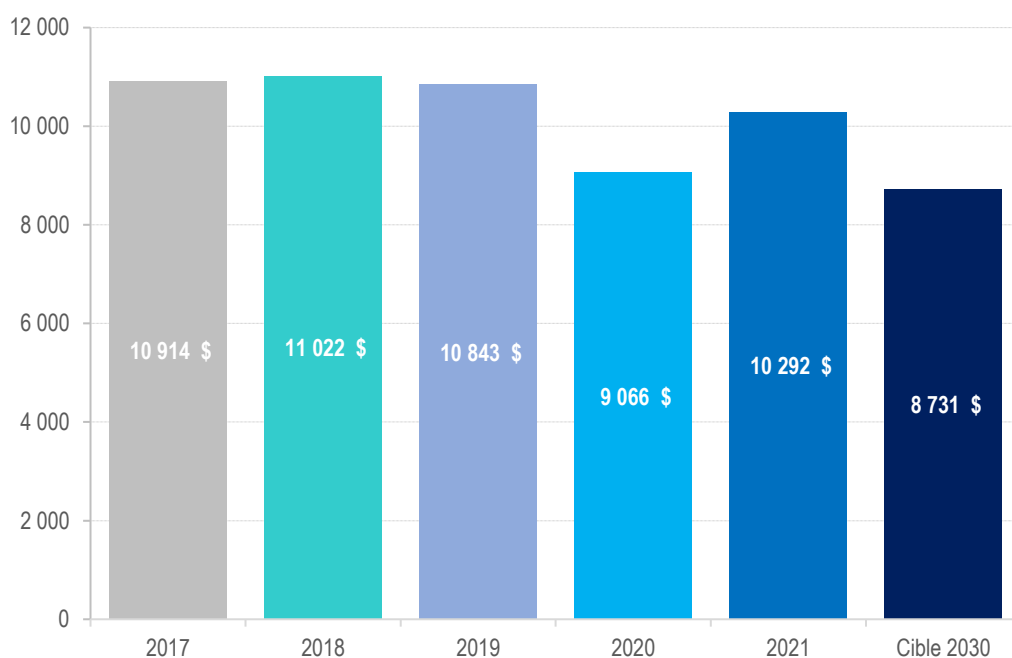
18. Par rapport à 2017.

Cible 10 – Réduction de 20 % des dépenses brutes des ménages allouées au transport (en dollars constants de 2017)

La cible 10 vise une réduction de 20 % des dépenses brutes des ménages allouées au transport, en dollars constants de 2017. Les dépenses moyennes des ménages en transport ont été calculées à partir des comptes provinciaux et territoriaux du produit intérieur brut en termes de revenus et de dépenses publiés par Statistique Canada. À noter que ces statistiques n'incluent pas les dépenses associées à la recharge des véhicules électriques.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Cible 2030
Dépenses des ménages en transport (en dollars constants de 2017)	10 914 \$	11 022 \$	10 843 \$	9 066 \$	10 292 \$	ND	8 731 \$
Variation ¹⁹	–	+ 1 %	- 1 %	- 17 %	- 6 %	–	- 20 %

Figure 9 : Dépenses moyennes des ménages allouées au transport (en dollars constants de 2017)



19. Par rapport à 2017.

4 Conclusion

Le présent exercice est le dernier du Plan d'action 2018-2023 de la PMD. Après plusieurs années marquées par la pandémie et ses effets sur la mobilité, la mise en œuvre du plan d'action a repris son erre d'aller en 2022-2023. En seulement une année, le nombre de mesures complétées a augmenté de 10 %, passant de 24 % à 34 %. Cela s'ajoute au 49 % qui étaient toujours en cours de réalisation. Le niveau d'atteinte des cibles au 31 mars 2023 permet de constater des progrès dans six des neuf indicateurs évalués.

Bien qu'il reste encore plusieurs années pour atteindre les cibles de la PMD en 2030, la cible 1 visant à ce que 70 % de la population québécoise ait accès à au moins quatre services de mobilité durable, la cible 3 visant une réduction de 25 % du nombre d'accidents mortels et avec blessés graves et la cible 7, visant à atteindre 15 milliards de dollars de ventes annuelles pour le secteur québécois des équipements de transport terrestre, ont fait plus de la moitié du chemin vers l'atteinte de leur objectif respectif. La cristallisation de certaines habitudes prises au cours des dernières années, dont la normalisation du télétravail, devrait permettre de consolider ces gains et d'accélérer l'atteinte de plusieurs cibles, comme celle visant la réduction du temps de déplacement moyen et celle visant la réduction des dépenses brutes des ménages allouées au transport.

Quelques les cibles n'ont pas progressé au rythme escompté. La proportion des déplacements réalisés en auto solo a connu une légère augmentation en 2021, qui pourrait retarder l'atteinte de la cible 4. Cela dit, ces données ayant été recueillies en période pandémique, elles pourraient être le reflet de changements d'habitudes temporaires plutôt que d'une tendance à long terme. Par ailleurs, les données sur la consommation de pétrole et les émissions de GES dans le secteur des transports datent de 2020 et ne permettent pas de conclure que leur progression sera suffisante pour atteindre les cibles de la PMD en 2030. L'accélération de l'électrification des véhicules et, plus globalement, la décarbonation du secteur des transports demeurent essentielles à l'atteinte de ces cibles.

Les investissements majeurs et les différentes actions du gouvernement du Québec témoignent de son engagement envers la mobilité durable. Malgré cela, la vision de la PMD ne saurait se réaliser sans le concours de ses partenaires, dont les municipalités, les autorités organisatrices de transport et les entreprises privées œuvrant dans ce domaine. En conséquence, le prochain plan d'action devra miser sur la collaboration et l'engagement de l'ensemble des acteurs de la mobilité durable.