



POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE 2030

BILAN SYNTHÈSE 2021-2022

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 978-2-550-96142-0 (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	10
3	Résultats par cibles	16
3.1	Une mobilité au service des citoyens	17
3.2	Une mobilité à plus faible empreinte carbone	20
3.3	Une mobilité à l'appui d'une économie plus forte	23
4	Conclusion	26

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.

Bien qu'il reste encore plusieurs années pour atteindre les cibles de la PMD, en 2030, plusieurs indicateurs cheminent dans la bonne direction. Au terme du présent exercice, le temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail avait diminué de 3,5 minutes, ce qui nous rapproche un peu plus de la réduction de 20 % visée par la cible 2. Au même moment, le nombre d'accidents mortels et avec blessés graves avait diminué de 16 %, ce qui suggère que la réduction de 25 % visée par la cible 3 est en voie d'être atteinte.

À l'instar de l'exercice précédent, l'exercice 2021-2022 a été marqué par les effets de la pandémie de COVID-19 sur la mobilité. Le contexte changeant et inédit auquel nous avons été confrontés a continué d'ébranler l'écosystème des transports, ce qui s'est répercuté sur la progression du plan d'action. Des priorités ont dû être revues et des efforts redirigés. Pour répondre aux besoins immédiats de ses partenaires dans le domaine du transport collectif urbain, du transport collectif interurbain et du transport aérien régional, les mesures d'urgence déployées par le ministère des Transports à partir de 2020 ont dû être prolongées. Au terme de l'exercice 2021-2022, un peu plus de 1,7 milliard de dollars avaient été injectés dans quatre programmes d'urgence :

- Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes (1 674 millions de dollars)
- Programme d'aide à la relance du transport interurbain par autobus (20 millions de dollars)
- Programme d'aide pour le maintien des services aériens régionaux essentiels en période d'urgence sanitaire (16 millions de dollars)
- Programme de soutien aux aéroports régionaux (10 millions de dollars)

Cet effort sans précédent a eu un effet considérable sur la réalisation des mesures de la PMD. Au 31 mars 2022, le taux de réalisation des mesures du plan d'action était de 24 % alors que 57 % étaient toujours en cours de réalisation. Cela s'explique en partie par le fait que les mesures d'urgence mises en place pour pallier les effets de la crise sanitaire n'ont pas été comptabilisées dans l'atteinte de la cible annuelle de réalisation. En effet, bien que ces mesures ne figurent pas dans le Plan d'action 2018-2023, elles ont contribué de façon significative à l'atteinte ou au maintien des cibles de la PMD en préservant les acquis de ses premières années de mise en œuvre.

Malgré ce contexte exceptionnel, le gouvernement du Québec a poursuivi ses efforts en vue d'implanter les mesures phares de la PMD. En témoigne l'envergure des investissements dans les projets structurants de transport en commun, dont le Réseau express métropolitain (REM), le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, le service rapide par bus (SRB) du boulevard Pie-IX et le tramway de la ville de Québec.

Le dévoilement d'Avantage Saint-Laurent, en juin 2021, marque aussi un jalon important dans la mise en œuvre des orientations de la PMD pour une mobilité à faible empreinte carbone à l'appui d'une économie plus forte. Cette

nouvelle stratégie maritime vise à faire du Saint-Laurent un axe économique performant, dans le respect des écosystèmes et dans l'intérêt des communautés maritimes.

Enfin, le déploiement de la PMD continue de s'effectuer en synergie avec le Plan pour une économie verte 2030 (PEV) pour atténuer les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports en accélérant, entre autres, l'électrification du parc automobile.

Le prochain exercice sera le dernier du Plan d'action 2018-2023. Il marquera ainsi le début des travaux visant l'élaboration du prochain plan d'action de la PMD. Alors que les effets de la pandémie semblent s'estomper, nous devons nous appuyer sur l'expérience acquise pour saisir les occasions qui s'offrent à nous. L'essor du télétravail, la transformation des habitudes de déplacement et la recherche d'une plus grande résilience des chaînes d'approvisionnement devraient, au même titre que l'innovation, guider nos actions en faveur de la mobilité durable au cours des prochaines années.

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 2021-2022, les données les plus à jour sont fournies dans le tableau.

Tableau 1 : Niveau d'atteinte des cibles au 31 mars 2022

	Cible	Situation initiale	Situation en 2021-2022	Cible 2030
1	70 % de la population québécoise a accès à au moins quatre services de mobilité durable	50 %	53 %	70 %
2	Réduction de 20 % du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail	25,9 min ¹	22,4 min	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	1 357	1 206
4	Diminution de 20 % de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale	69 % ²	74 %	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 ³	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	31,6 Mt éq. CO ₂ ⁴	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\$	15,0 G\$

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

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

3. Données de 2020.

4. Données de 2020.

	Cible	Situation initiale	Situation en 2021-2022	Cible 2030
8	Augmentation de 25 % des tonnages de marchandises transbordés dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec	198,6 Mt	204,5 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 \$	8 731 \$

2.2 Évolution des mesures

Le Plan d'action 2018-2023 est composé de 181 mesures portées par les ministères suivants⁵ :

- MTQ (153 mesures)
- Ministère de l'Économie et de l'Innovation (MEI) (12 mesures)
- Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN) (12 mesures)
- Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) (2 mesures)
- Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre des changements climatiques (MELCC) (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.

5. Pour faciliter le suivi de cet exercice de reddition de comptes, les dénominations des ministères et organismes ont été conservées dans ce document telles qu'elles étaient au 31 mars 2022. Par exemple, le ministère des Transports et de la Mobilité durable conserve sa désignation antérieure de ministère des Transports du Québec (MTQ).

Tableau 2 : Bilan de l'exercice 2021-2022

PLAN D'ACTION	MESURES	COMPLÉTÉES	EN COURS	INACTIVES	ABANDONNÉES
Mesures du plan d'action	181	43	103	25	10
MTQ	153	35	89	24	5
MERN ⁶	12	4	5	1	2
MELCC	2	1	1	0	0
MEI	12	3	7	0	2
MAMH	2	0	1	0	1

En 2021-2022, dix mesures additionnelles ont été complétées, portant à 43 le nombre de mesures complétées au cours des 4 premiers exercices. Ajoutons qu'au 31 mars 2022, 103 mesures étaient toujours en cours de mise en œuvre, 25 n'avaient pas encore démarré et 10 avaient été abandonnées.

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

Tableau 3 : Mesures complétées en 2021-2022

MESURE	RÉSULTAT	PORTEUR
Programme Roulez vert Le programme offre des rabais à l'achat de véhicules électriques et hybrides rechargeables. Il contribue à l'atteinte de la cible de 100 000 véhicules électriques au Québec en 2020.	133 226 véhicules électriques immatriculés au Québec au 28 février 2022	MERN ⁷
Appui financier à l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) : assurer des assises financières solides Versement d'une aide financière à l'ARTM.	Versement final en octobre 2021	MTQ

6. Suivant l'intégration de Transition énergétique Québec (TEQ) au sein du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN), les mesures sous la responsabilité de TEQ dans le Plan d'action 2018-2023 sont comptabilisées avec celles du MERN.

7. Cette mesure relevait de TEQ au moment de la publication du Plan d'action 2018-2023. Suivant l'intégration de TEQ au sein du MERN, les mesures sous la responsabilité de TEQ dans le Plan d'action 2018-2023 sont désormais comptabilisées avec celles du MERN.

MESURE	RÉSULTAT	PORTEUR
<p>Règlement sur la teneur minimale en carburants renouvelables dans l'essence et le carburant diesel</p> <p>Exiger des producteurs et importateurs de carburants fossiles sur le territoire québécois qu'ils mélangent une teneur minimale en carburant renouvelable dans l'essence et le carburant diesel.</p>	Édiction du Règlement sur l'intégration de contenu à faible intensité carbone dans l'essence et le carburant diesel et de l'arrêté ministériel l'accompagnant à l'automne 2021	MERN
<p>Réviser le Code de la sécurité routière afin d'améliorer la sécurité des usagers les plus vulnérables</p> <p>Élaboration d'une stratégie d'amélioration de la sécurité des usagers vulnérables. Révision des règles de circulation.</p>	Principe de prudence adopté en 2018 Mesures en lien avec les zones scolaires présentées en février 2022	MTQ
<p>Soutien aux projets d'investissements liés à l'électrification des transports</p> <p>Le gouvernement soutient le Québec dans son expertise de sa filière en électrification des transports.</p>	Investissements de plus de 100 M\$ dans le cadre du Plan d'action pour l'industrie du transport terrestre et de la mobilité durable 2018-2023	MEI
<p>Chantier sur le financement de la mobilité</p> <p>Le chantier vise principalement à proposer des pistes de financement afin de permettre aux acteurs en mobilité durable d'assumer pleinement leurs responsabilités avec les outils adéquats.</p>	Document synthèse publié en novembre 2021	MTQ
<p>Mise en place du Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales</p> <p>Ce programme vise à assurer la pérennité des infrastructures aéroportuaires et à soutenir les initiatives locales visant l'amélioration des infrastructures nécessaires à l'offre de transport aérien en région.</p>	55 projets visant l'amélioration des infrastructures aéroportuaires financés au 31 mars 2022 pour un total de plus de 84,1 M\$	MTQ
<p>Déplacements des employés de l'État</p> <p>Cette mesure s'insère dans une volonté gouvernementale d'exemplarité en matière de mobilité durable concernant les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels des employés de l'État.</p>	Bilan de la mise en œuvre 2017-2019 de la Stratégie gouvernementale de développement durable, dans laquelle cette mesure s'insère, publié en 2021	MELCC
<p>Création d'un groupe de travail national permanent (transport aérien)</p> <p>Ce comité, composé de représentants de l'industrie du transport aérien, a pour principal mandat d'examiner en continu la mise en œuvre des mesures gouvernementales en transport aérien.</p>	Groupe d'intervention pour la relance des services aériens mis en place en juillet 2020 Publication du rapport faisant état de leurs travaux en mars 2022	MTQ

MESURE	RÉSULTAT	PORTEUR
<p>Produire un plan de communication et le diffuser pour informer les municipalités de l'encadrement lié au transport des matières dangereuses (TMD) et les actions réalisées par le MTQ en cette matière</p> <p>Production de feuillets d'information sur le transport des matières dangereuses.</p>	<p>Publication de feuillets d'information pour le transport des matières dangereuses à l'été et l'automne 2021</p>	<p>MTQ</p>

2.3 Autres faits saillants

En plus de la réalisation des mesures décrites précédemment, le MTQ 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

Transport collectif urbain

- Des investissements de 5 milliards de dollars ont été annoncés en novembre 2021 pour l'électrification des autobus urbains. Ces sommes contribueront à l'atteinte de la cible de 55 % d'autobus urbains électriques d'ici 2030 prévue dans le PEV. Avec ces investissements majeurs, les sociétés de transport pourront procéder à l'acquisition de près de 2 150 nouveaux autobus entièrement électriques, construire des garages adaptés à cette technologie et convertir ceux qui existent déjà, en plus d'installer les bornes de recharge requises.
- Renouvellement, en novembre 2021, du Programme d'aide au transport collectif (PADTC) accompagné d'une hausse budgétaire de 35,2 millions de dollars, ce qui correspond à une augmentation de 12 %. Des améliorations ont été apportées au programme, incluant la bonification du soutien au transport collectif rural et interurbain, dont l'enveloppe passe de 18,3 millions de dollars à 22 millions de dollars, ce qui correspond à une hausse de 20 %.
- Le gouvernement du Québec a annoncé en mars 2022 la poursuite du projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal pour un peu plus de 6 milliards de dollars. Le tracé comportera cinq stations sur environ six kilomètres et entrera en service en 2029.

Transport collectif régional

- Dépôt, en mars 2022, du deuxième rapport d'étape dans le cadre de la recherche sur la mobilité interurbaine réalisée par la Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal. La pandémie a retardé certains travaux associés à ce projet de recherche, dont l'enquête sur les déplacements interrégionaux, qui est désormais prévue à l'été 2022.

Sécurité routière

- Dans le but de favoriser la sécurité des utilisateurs de véhicules hors route, une entente a été conclue en 2021-2022 avec la Sûreté du Québec afin d'accroître la présence policière dans les endroits ciblés où des problèmes de sécurité existent. Cette entente a permis le financement des opérations de surveillance des sentiers de véhicules hors route. Un montant de 165 000 \$ a été alloué à la Sûreté du Québec pour l'ensemble des stratégies particulières.
- Entrée en vigueur de l'Arrêté concernant les véhicules d'entretien de sentiers de véhicules hors route (VHR), lequel fait partie de vastes travaux réglementaires concernant les véhicules d'entretien de sentiers VHR et s'inscrit dans l'objectif d'améliorer la sécurité des utilisateurs de VHR.
- Ouverture, en juillet 2021, des nouvelles installations de l'aire de service du Point-du-Jour, située sur l'autoroute 40, à Lavaltrie. Accessible 365 jours par année et 24 heures par jour, ce parc routier offre plusieurs services, dont une superstation de recharge rapide du Circuit électrique.
- Certification de trois nouveaux villages-relais, soit les municipalités de Lac-des-Écorces, de Val-des-Bois et de Sainte-Eulalie. D'autres municipalités ont également entrepris les démarches de certification.

Systèmes de transport intelligents et nouvelles mobilités

- Bonification de la structure de gouvernance du Programme de projet de systèmes de transport intelligents (STI), qui établit les mécanismes de collaboration entre les partenaires, pour y intégrer le grand projet du corridor économique intelligent d'Avantage Saint-Laurent, et d'assurer une meilleure cohésion des activités STI au MTQ.
- Démarrage du projet de recherche sur l'acquisition de données pour les véhicules autonomes. Ce projet vise à collecter des données massives (images, positions GPS, etc.) pour développer des outils, comme la cartographie HD du réseau routier et les habitudes de conduite hivernale, qui faciliteront l'amélioration des algorithmes d'aide à la conduite et la circulation des véhicules autonomes dans le futur. Ce projet est réalisé en collaboration avec l'École de technologie supérieure et l'Institut du véhicule innovant de Saint-Jérôme. Avec la collaboration des chercheurs, des algorithmes de détections d'anomalies routières comme les nids de poule et les luminaires endommagés ont été ajoutés au projet comme preuves de concept. Ces algorithmes vont permettre de bâtir une capacité de suivi automatique du réseau routier et de fournir un système de détection des anomalies routières par intelligence artificielle.

Transport actif

- Octroi de plus de 6,5 millions de dollars à 21 municipalités et organismes pour le déploiement de vélos en libre-service dans le cadre du Programme d'aide financière au développement de l'offre de vélos en libre-service (OVLIS).

Transport adapté

- Renouvellement du Programme de subvention au transport adapté (PSTA) pour une période pluriannuelle couvrant les années 2022 à 2024. Les paramètres du programme ont été bonifiés afin de rehausser les coûts admissibles pour les organismes de transport adapté (OTA), notamment ceux desservant un grand territoire à faible densité.

Transport aérien

- Le Programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales (PADAR) et le Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales (PAQIAR) ont pris fin en mars 2022. Pendant sa période de mise en œuvre, le PADAR a permis de répondre à 12 demandes d'aides financières totalisant plus de 3,8 millions de dollars. Pour sa part, le PAQIAR a contribué au financement de 55 projets visant l'amélioration des infrastructures aéroportuaires, pour un total de plus de 84,1 millions de dollars. Par ailleurs, les travaux du MTQ se sont poursuivis à la suite des conclusions du groupe d'intervention en transport aérien afin de mettre sur pied le Plan québécois de transport aérien régional.

Transport ferroviaire

- Publication de plusieurs appels d'offres pour permettre la réalisation de travaux de réfection et de remplacement de structures ferroviaires sur le chemin de fer de la Gaspésie entre Caplan et Port-Daniel–Gascons. Les travaux de construction d'une nouvelle structure à Caplan ont été finalisés en juin 2021.
- Réalisation de travaux pour permettre le prolongement du tronçon exploité du chemin de fer Québec Central entre Scott et Vallée-Jonction, et planification du tronçon entre Vallée-Jonction et Thetford Mines. En raison de l'état de dégradation avancée et par mesure de sécurité, la structure métallique du pont ferroviaire au-dessus de la rivière Chaudière a été démantelée à l'hiver 2022. Le pont sera remplacé par une nouvelle structure dont la conception est en cours.
- Conclusion d'une entente du MTQ avec le MAMH, la Ville de Sherbrooke et la Municipalité régionale de comté de Brome-Missisquoi afin d'accompagner l'Alliance du corridor ferroviaire Estrie-Montérégie dans la réalisation d'une étude économique pour le corridor ferroviaire Lac-Mégantic–Montréal. L'entente prévoit le versement de 450 000 \$ à la Ville de Sherbrooke pour la réalisation de cette étude.

Transport maritime

- Dévoilement de la nouvelle vision maritime du Québec, Avantage Saint-Laurent, en juin 2021. Avec une enveloppe globale de 926,9 millions de dollars, elle doit permettre, d'ici 2024-2025, la mise en œuvre des trois orientations suivantes :
 - doter le Saint-Laurent d'infrastructures portuaires modernes et compétitives (300 millions de dollars);

- assurer, sur le fleuve, une navigation efficace et respectueuse des écosystèmes (233 millions de dollars);
 - offrir aux communautés maritimes des possibilités de développement prometteur et durable (394 millions de dollars).
- Développement d'un programme de recherche, en collaboration avec le Réseau Québec maritime, pour appuyer le développement économique et durable du secteur maritime québécois. À la suite d'un premier appel à projets, cinq projets de recherche intersectoriels ont été financés dans le cadre du Programme de recherche visant l'atténuation des impacts de la navigation commerciale sur les écosystèmes, soutenus par Avantage Saint-Laurent. Un de ces projets vise la réduction des émissions de GES dans les zones industrialo-portuaires.
 - Élaboration et annonce, le 25 octobre 2021, du Programme d'investissement en infrastructures maritimes (PIIM). Ce programme vise à soutenir financièrement les investissements dans les infrastructures et les équipements de transport maritime de personnes et de marchandises, tout en favorisant l'interconnexion entre les différents modes de transport. Le PIIM est une mesure soutenue dans le cadre d'Avantage Saint-Laurent.

Transport routier des marchandises

- Bonifications du Programme Écocamionnage pour rendre admissibles d'autres types de véhicules, augmenter l'aide financière de certains volets, octroyer un rabais à l'achat directement chez le constructeur ou le concessionnaire, et encourager l'acquisition de technologies ou de véhicules fabriqués au Québec. Le lancement a eu lieu en janvier 2022, mais l'entrée en vigueur est rétroactive au 1^{er} avril 2021. De plus, le volet « Projet collaboratif de livraison partagée et électrique » revient avec une augmentation des montants alloués pour la réalisation d'une étude de faisabilité. Un premier appel de projets a eu lieu au cours de l'hiver 2022 pour ce volet.

Transport scolaire

- Annonce d'un montant de 251 millions de dollars, en avril 2021, pour atteindre l'objectif du PEV visant à électrifier 65 % des autobus scolaires d'ici 2030. Ce soutien gouvernemental, par l'entremise du Programme d'électrification du transport scolaire, permet aux transporteurs de se conformer aux nouvelles mesures réglementaires qui, depuis le 31 octobre 2021, autorisent l'immatriculation de tout nouvel autobus scolaire seulement s'il est propulsé à l'électricité. Avec ces mesures, le gouvernement prévoit que la totalité des autobus scolaires qui entreront en service à partir de 2023 seront électriques.

Autres

- Conclusion des travaux du Chantier sur le financement de la mobilité par la publication d'un document synthèse des travaux et des résultats en novembre 2021. L'objectif du chantier était de proposer des outils de financement afin de répondre à la diminution prévisible des revenus issus de la taxe sur les carburants en raison de l'électrification des transports. D'autres travaux se poursuivent au sein du MTQ en marge de la PMD.

- Poursuite des activités du comité de suivi de la PMD. Quatre rencontres ont eu lieu en 2021-2022.

Ministère de l'Économie et de l'Innovation

- Annonce en mars 2021 d'une aide financière de 50 millions de dollars à Lion Électrique pour une nouvelle usine de batteries, un projet estimé à environ 185 millions de dollars.
- Annonce en avril 2021 d'une aide financière de près de 14 millions de dollars pour soutenir le développement d'une nouvelle gamme de produits en électronique de puissance pour le marché spécifique des camions électriques. Ce projet, estimé à près de 28 millions de dollars, mené par trois partenaires : Dana-Laval, Dana-TM4 et les Industries Spectra Premium.
- Annonce en juillet 2021 d'une aide financière de 30 millions de dollars à l'entreprise Taiga pour une nouvelle usine de motoneiges électriques, un projet d'environ 125 millions de dollars.
- Annonce de l'intention d'implanter une usine de matériaux de cathode au parc industriel et portuaire de Bécancour par l'entreprise BASF, et par un partenariat formé de la sud-coréenne Posco et du constructeur automobile GM. L'établissement de ces deux usines contribuera à l'essor de la filière batterie au Québec et à l'électrification de la mobilité.

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

- Dépôt en octobre 2021 du projet de loi 102 visant, entre autres, à interdire la vente de véhicules à essence après 2035, conformément au PEV. Le projet de loi a été sanctionné en avril 2022.

Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles

- Adoption du Règlement sur l'intégration de contenu à faible intensité carbone dans l'essence et le carburant diesel, en décembre 2021. Ce règlement permettra des réductions additionnelles d'émissions de GES de près de 1,78 million de tonnes en 2030 (ce qui correspond à ce qu'émettent annuellement 512 968 véhicules légers), contribuant à l'atteinte de la cible de la PMD de réduction des émissions de GES de 37,5 % sous le niveau de 1990 en 2030.

Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation

- Dans le cadre du Programme d'aide financière pour la planification de milieux de vie durables (PMVD), 27 projets sont en cours de réalisation et 4 projets sont terminés. Le PMVD finance des projets permettant de planifier des milieux de vie favorables à l'utilisation des transports collectifs et actifs. Les 31 projets représentent un investissement total de près de 2,4 millions de dollars.

- Réalisation d'un projet pilote de navettes autonomes dans le secteur de la Plaza Saint-Hubert, à Montréal. Ce projet a été réalisé dans le cadre de l'aide financière de 5 millions de dollars octroyée à la Ville de Montréal, en partenariat avec le MTQ et le MAMH, pour lui permettre de tester l'utilisation de véhicules autonomes électriques à des fins de transport collectif. Une première phase d'expérimentation a eu lieu à l'automne 2021 et une seconde phase est prévue au printemps et à l'été 2022.

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 MTQ 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 2022. 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 ⁸	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 2022.

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

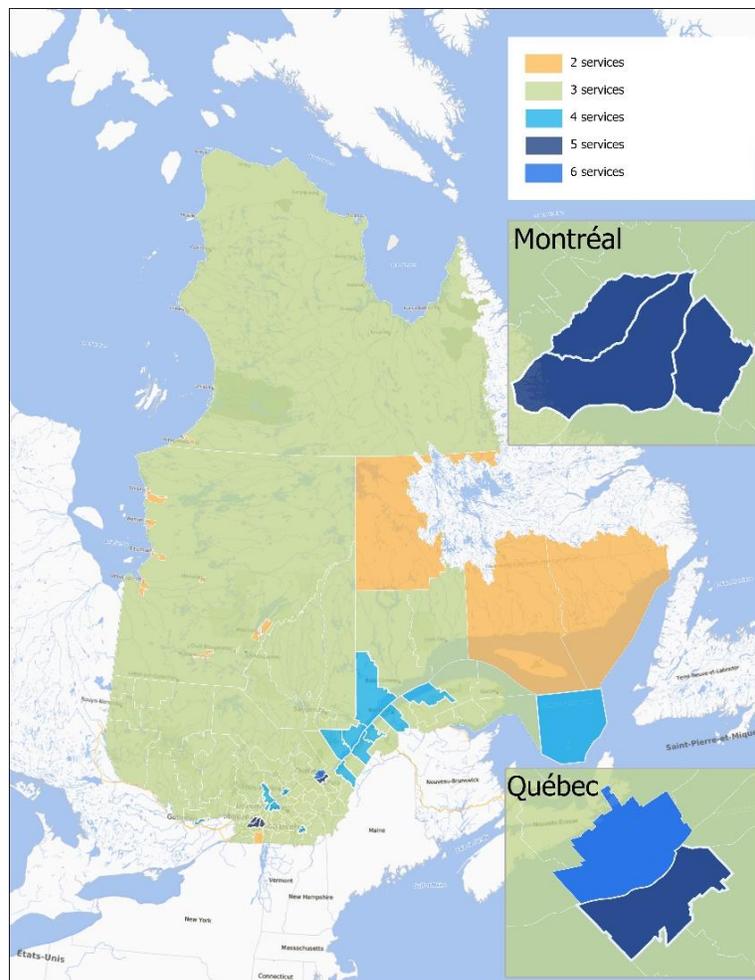
3.1 Une mobilité au service des citoyens

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	Cible 2030
Pop. 4 services	50,0 %	51,9 %	52,0 %	53,0 %	70,0 %

Figure 1 : Nombre de services de mobilité durable accessibles par MRC en 2021

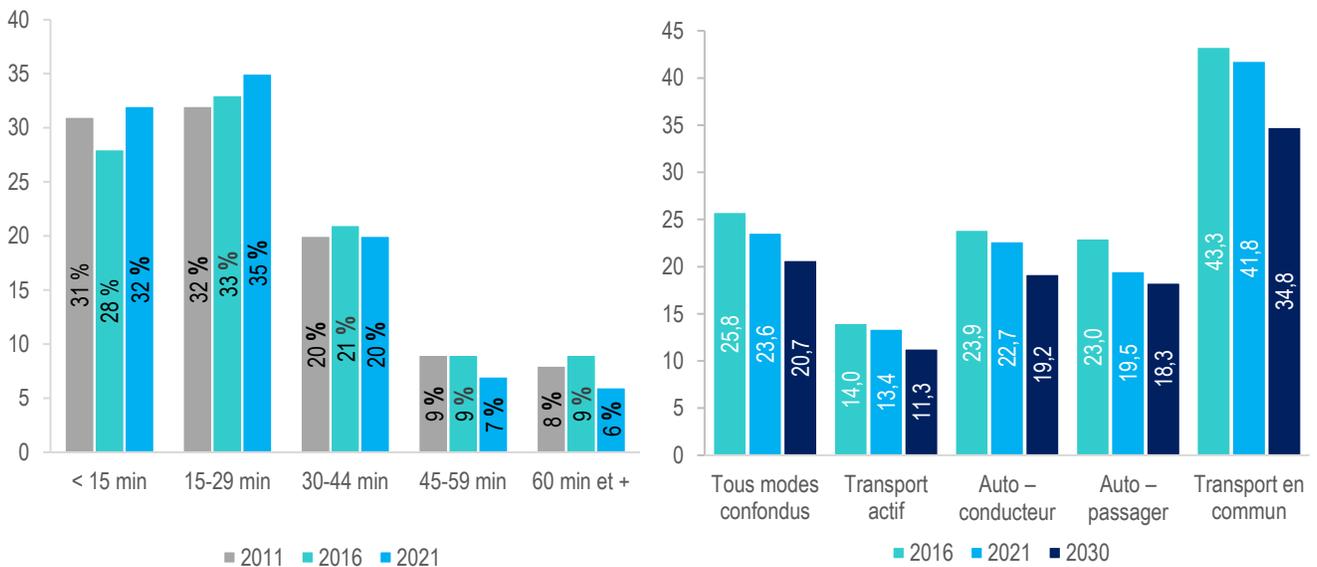


Cible 2 – Réduction de 20 % du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail

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.

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

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

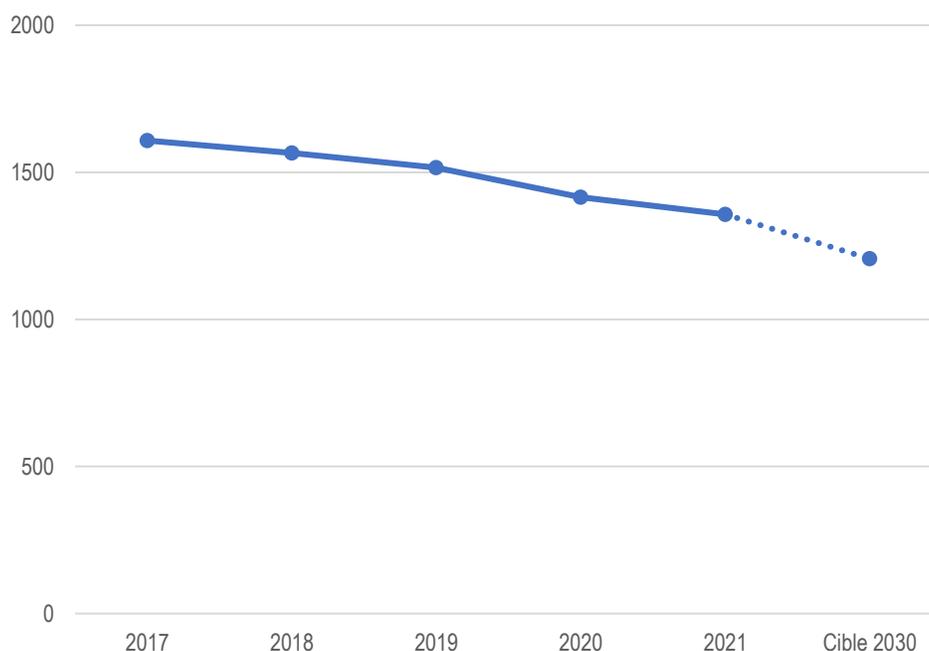


Cible 3 – Réduction de 25 % du nombre d'accidents mortels et avec blessés graves par rapport à 2017

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	Cible 2030
Accidents graves et mortels	1 608	1 566	1 516	1 415	1 357	1 206
Variation⁹	–	- 3 %	- 6 %	- 12 %	- 16 %	- 25 %

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



9. Par rapport à 2017.

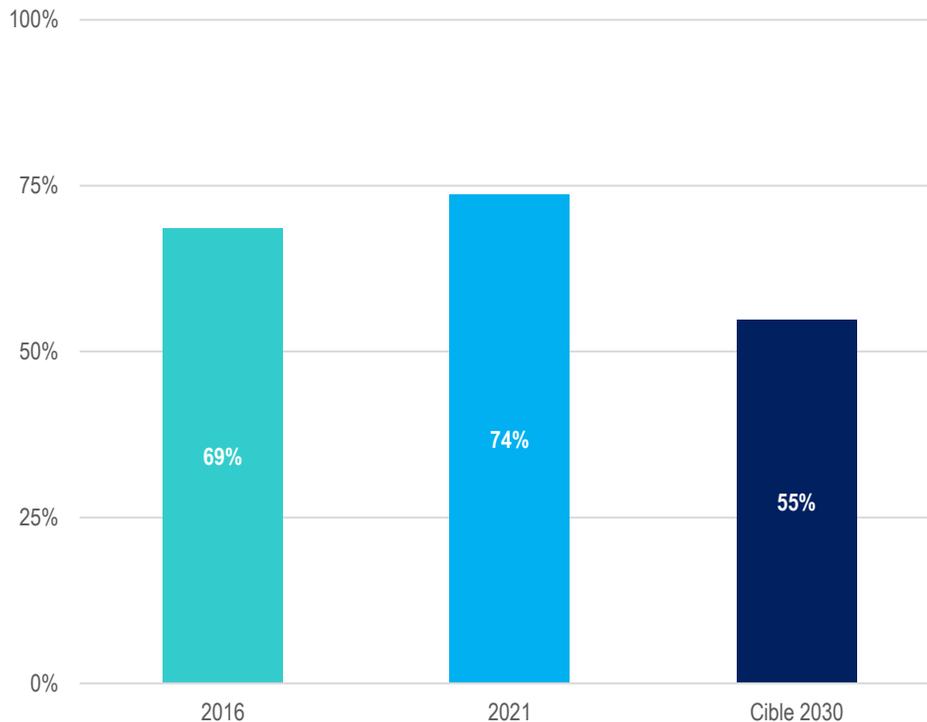
3.2 Une mobilité à plus faible empreinte carbone

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.

	2016	2021	Cible 2030
Part des déplacements	68,5 %	73,7 %	54,8 %
Variation ¹⁰	–	+ 8 %	- 20 %

Figure 4 : Pourcentage des déplacements en auto solo



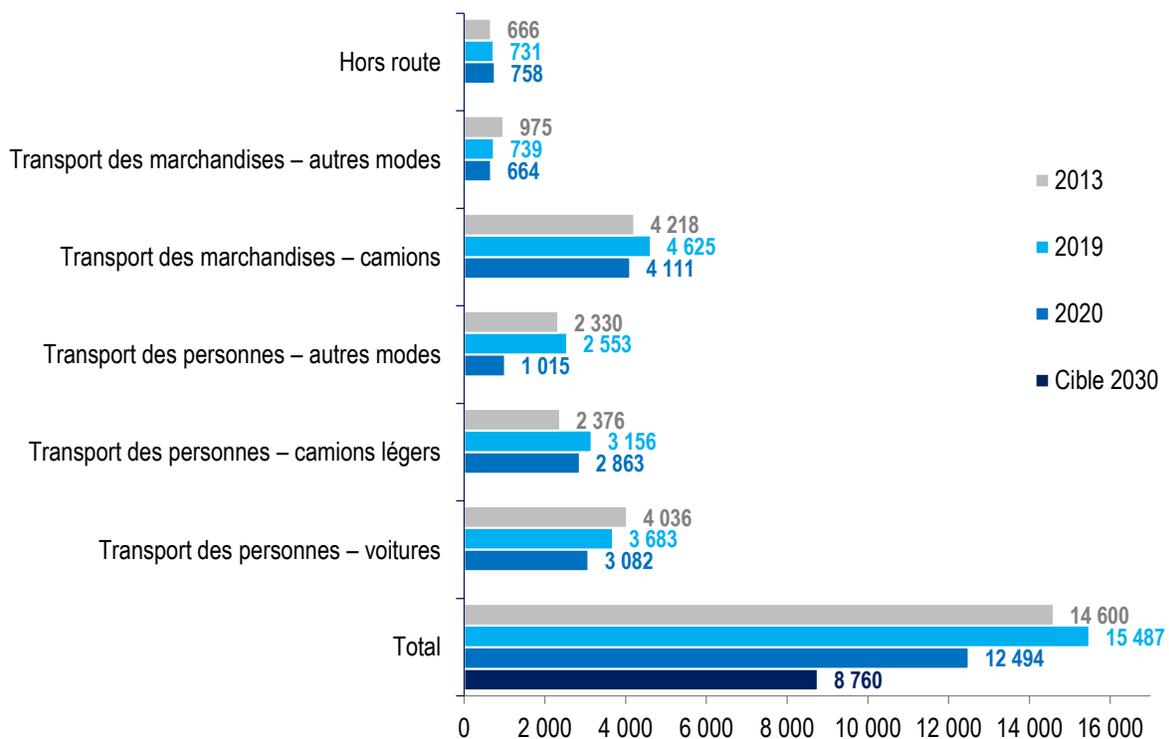
10. Par rapport à 2017.

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	Cible 2030
Produits pétroliers (mégalitres)	14 600	15 089	15 136	15 487	12 494	ND	8 760
Variation¹¹	–	+ 3 %	+ 4 %	+ 6 %	- 14 %	–	- 40 %

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



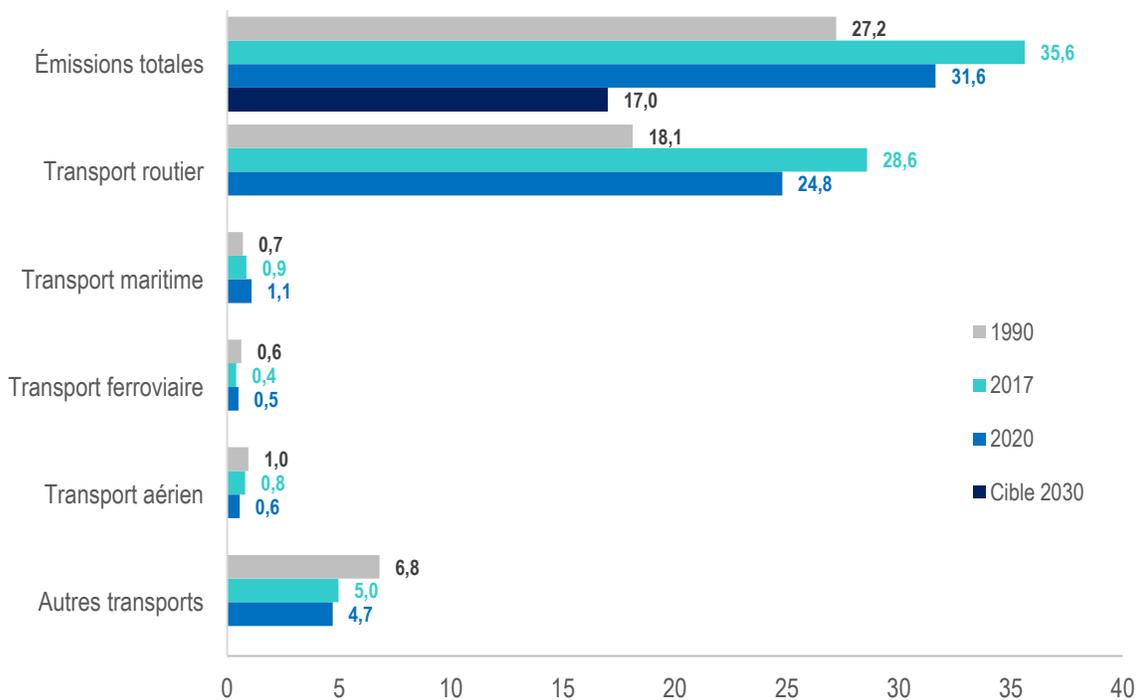
11. Par rapport à 2013.

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	Cible 2030
GES (Mt éq. CO₂)	27,2	35,6	35,7	36,5	31,6	ND	17,0
Variation¹²	–	+ 31 %	+ 31 %	+ 34 %	+ 16 %	–	- 37,5 %

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



12. Par rapport à 1990.

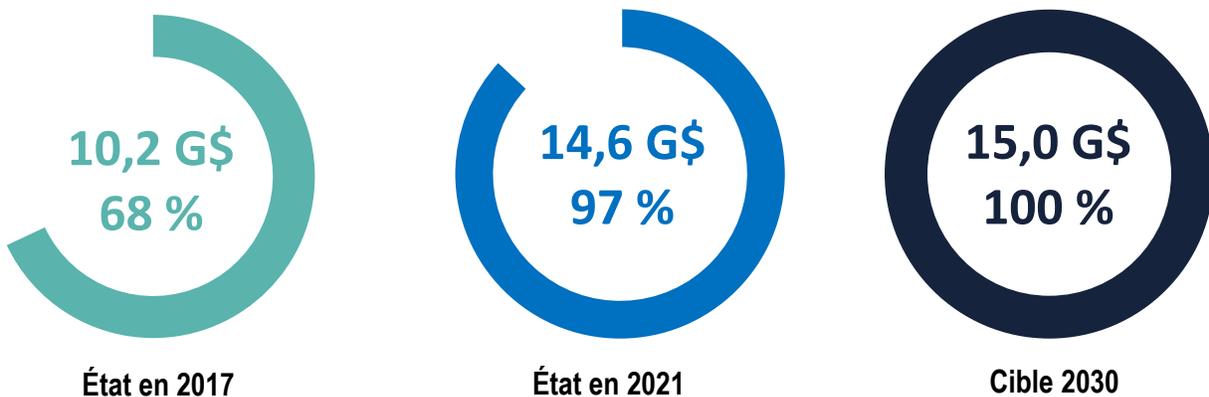
3.3 Une mobilité à l'appui d'une économie plus forte

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	Cible 2030
Ventes annuelles	10,2 G\$	14,6 G\$	15,0 G\$
Variation ¹³	–	+ 43 %	+ 47 %

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



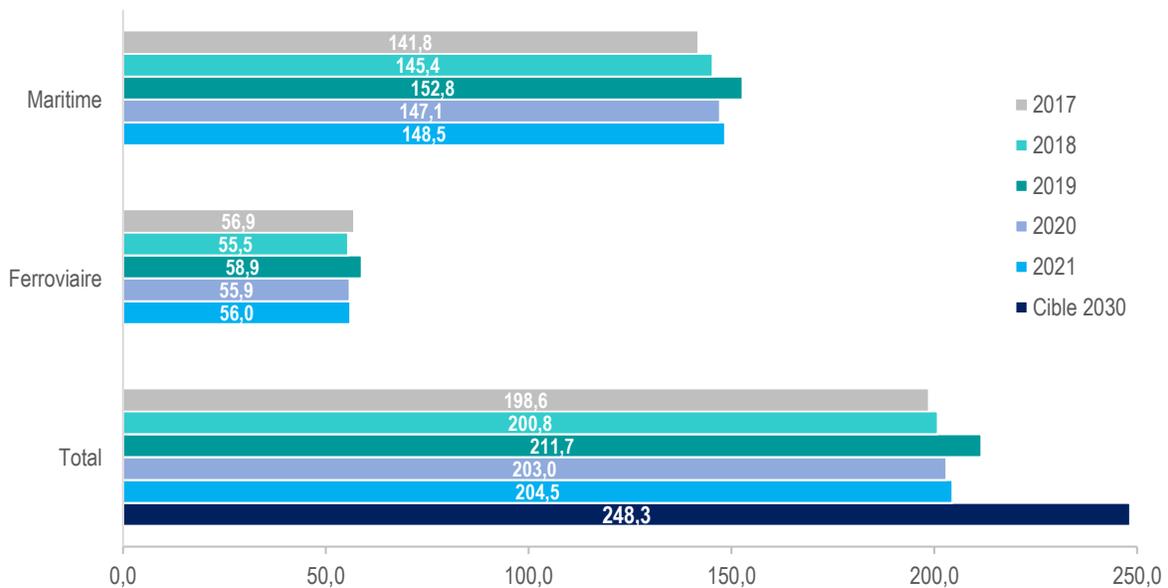
13. Par rapport à 2017.

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 interrégionaux de même que par un certain nombre de transporteurs régionaux et de courtes distances.

	2017	2018	2019	2020	2021 ¹⁴	Cible 2030
Tonnages de marchandises (Mt)	198,6	200,8	211,7	203,0	204,5	248,3
Variation¹⁵	–	+ 1 %	+ 7 %	+ 2 %	+ 3 %	+ 25 %

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



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

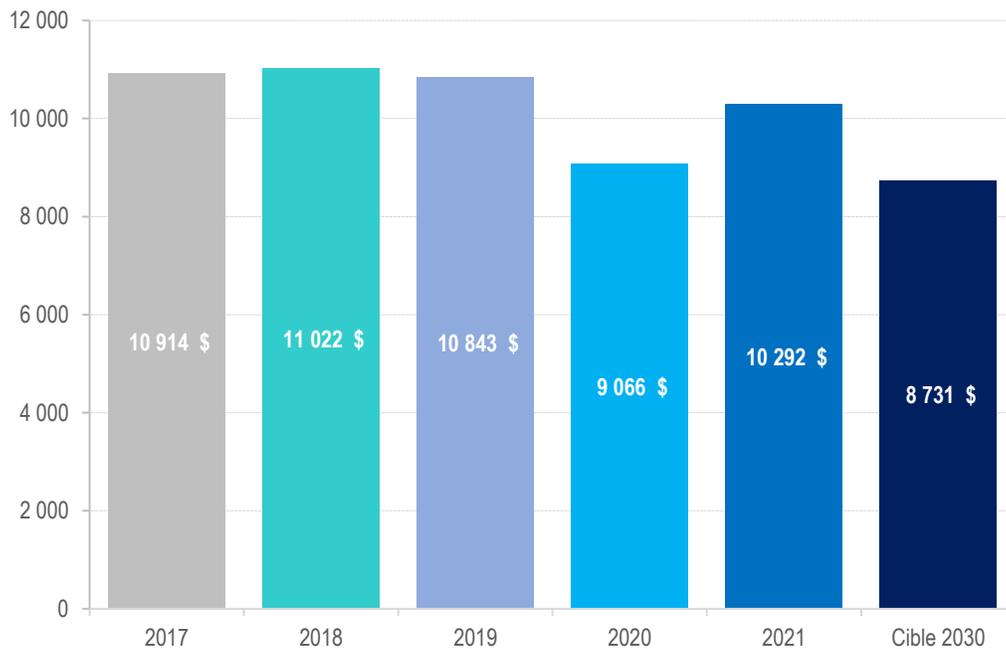
15. Par rapport à 2017.

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	Cible 2030
Dépenses des ménages en transport (en dollars constants de 2017)	10 914 \$	11 022 \$	10 843 \$	9 066 \$	10 292 \$	8 731 \$
Variation ¹⁶	–	+ 1 %	- 1 %	- 17 %	+ 6 %	- 20 %

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



16. Par rapport à 2017.

4 Conclusion

L'exercice 2021-2022 est le quatrième exercice du Plan d'action 2018-2023 de la PMD. Le contexte de la pandémie de COVID-19 sur la mobilité a continué de peser sur les résultats. Des efforts ont dû être réorientés et des programmes d'aide d'urgence ont dû être mis en place pour répondre aux besoins immédiats des partenaires du MTQ dans le domaine du transport collectif urbain, du transport collectif interurbain et du transport aérien régional. Ce contexte exceptionnel a retardé la mise en œuvre de certaines mesures du plan d'action.

Le niveau d'atteinte des cibles de la PMD au 31 mars 2022 permet néanmoins d'observer une progression positive pour sept d'entre elles. Ainsi, la cible 3 visant la réduction du nombre d'accidents mortels et avec blessés graves, et la cible 7 visant à augmenter les ventes pour le secteur québécois des équipements de transport terrestre présentent, toutes deux, une progression constante et ont déjà complété plus de la moitié du chemin à parcourir d'ici 2030. La cible 2 sur le temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail s'est également améliorée avec une progression de plus de 50 % par rapport à la réduction visée. Ces résultats sont toutefois basés sur les données du recensement de 2021 et pourraient être attribuables, à tout le moins en partie, à l'effet de la pandémie sur la mobilité. D'autres cibles cheminent dans la bonne direction, mais montrent une progression plus discrète. C'est le cas de la cible 1 concernant le pourcentage de la population québécoise ayant accès à au moins quatre services de mobilité durable, de la cible 8 concernant le tonnage de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec et de la cible 10 visant une réduction des dépenses brutes des ménages allouées au transport montrent.

La proportion des personnes déclarant être seules à bord de leur véhicule a, pour sa part, enregistré une légère augmentation en 2021, ce qui pourrait retarder l'atteinte de la cible 4 sur qui vise une réduction de 20 % des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale. Cela dit, ces données ayant été recueillies en période pandémique, elles pourraient être le reflet des changements d'habitudes temporaires plutôt que d'une tendance à long terme. Enfin, 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'atteinte de ces cibles demeure largement tributaire de l'accélération de l'électrification des véhicules et, plus globalement, de la décarbonation du secteur des transports.

En résumé, le contexte inédit auquel nous avons été confrontés au cours de la période a continué d'ébranler l'écosystème des transports. Toutefois, les progrès observés devraient se poursuivre et s'accélérer au cours des prochaines années. L'exercice 2022-2023 sera le dernier du Plan d'action 2018-2023 et son état d'avancement par rapport aux cibles sera déterminant pour l'élaboration du prochain plan d'action de la PMD.