



TRANSPORTER
LE QUÉBEC VERS
LA MODERNITÉ

POLITIQUE DE
MOBILITÉ DURABLE - 2030

PLAN D'ACTION 2018-2023

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, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

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

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec)
ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports au www.transports.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante :
Direction des communications
Ministère des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports
500, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

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

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



© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 2018
ISBN 978-2-550-81103-9 (imprimé)
ISBN 978-2-550-81104-6 (PDF)
Dépôt légal – 2018
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.



POLITIQUE
DE MOBILITÉ
DURABLE – 2030

PLAN D'ACTION 2018-2023

Le Québec rend public le Plan d'action de la Politique de mobilité durable – 2030. Ce plan d'action concrétise la volonté du gouvernement de renforcer le virage vers la mobilité durable déjà amorcé depuis quelques années.

Ce premier plan d'action couvre une période de cinq ans (2018-2023) et est de portée gouvernementale. Il propose un ensemble de mesures transversales qui donneront l'impulsion nécessaire au Québec pour atteindre ses objectifs à l'horizon 2030.

VISION EN 2030, LE QUÉBEC EST UN LEADER NORD-AMÉRICAIN DE LA MOBILITÉ DURABLE ET INTÉGRÉE DU 21^e SIÈCLE. SUR UN TERRITOIRE AMÉNAGÉ DANS UNE PERSPECTIVE DE MOBILITÉ DURABLE, IL DISPOSE D'UN ÉCOSYSTÈME DES TRANSPORTS PERFORMANT, SÉCURITAIRE, CONNECTÉ ET SOBRE EN CARBONE, QUI CONTRIBUE À LA PROSPÉRITÉ DU QUÉBEC ET RÉPOND AUX BESOINS DES CITOYENS ET DES ENTREPRISES.

Ce plan d'action global et transversal propose des mesures concrètes et nomme les ministères et organismes responsables de chaque mesure. Il est complémentaire aux plans d'action sectoriels et modaux des cadres d'intervention qui offrent un portrait des actions par secteur ou par mode. En raison de leur transversalité ou du fait qu'elles sont incontournables, certaines mesures phares figurent à la fois dans le Plan d'action transversal de la Politique et dans des plans d'action sectoriels et modaux.

Le Plan d'action 2018-2023 de la Politique représente des investissements de près de 3 milliards de dollars. Il constitue le fruit de la collaboration de plusieurs ministères et organismes gouvernementaux. L'atteinte des objectifs fixés dans la Politique requiert la mobilisation et l'engagement de tous les acteurs clés de la société québécoise, qu'ils viennent du milieu municipal, de l'industrie, de l'entreprise privée, des organismes communautaires ou qu'il s'agisse de citoyens individuels. L'engagement, l'adhésion et les efforts combinés de tous à contribuer aux mesures de ce plan feront en sorte que nous parviendrons à prendre le virage souhaité en matière de mobilité durable.

TABLE DES MATIÈRES

1. UN PREMIER PAS VERS LES GRANDES CIBLES DE 2030	6
2. PRIORISATION DES ACTIONS PAR L'APPROCHE « RÉDUIRE – TRANSFÉRER – AMÉLIORER »	10
3. LES DIMENSIONS AUTOUR DESQUELLES S'ARTICULE LE PLAN D'ACTION	13
DIMENSION 1 Travailler avec le milieu municipal pour favoriser la mise en place de services de transport durables pour les CITOYENS	16
DIMENSION 2 Appuyer les acteurs des chaînes logistiques dans la mise en place de services de transport performants pour les ENTREPRISES	34
DIMENSION 3 Mettre en place des infrastructures de transport favorisant la mobilité durable	42
DIMENSION 4 Favoriser l'électrification et le déploiement des véhicules écoénergétiques	60
DIMENSION 5 Assumer le leadership de la mobilité durable au Québec	70
LES CONDITIONS GAGNANTES	80

4. SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'ACTION	88
5. PROCHAINES ÉTAPES	90
 TABLEAU SYNOPTIQUE	 94
MESURES DU PLAN D'ACTION SELON L'APPROCHE RTA	112

1 UN PREMIER PAS VERS LES GRANDES CIBLES DE 2030

Le niveau de succès de la Politique de mobilité durable sera évalué en fonction des dix grandes cibles de mobilité durable que le gouvernement du Québec s'est fixées à l'horizon 2030. Ces cibles sont articulées selon les trois orientations de la Politique alignées sur les sphères sociale, environnementale et économique du développement durable.

ORIENTATION 1

UNE MOBILITÉ AU SERVICE DES CITOYENS

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

CIBLE 2 Réduction de **20 %** du temps
de déplacement moyen entre
le domicile et le travail

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

ORIENTATION 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
- CIBLE 5** Réduction de **40 %** de la consommation de pétrole dans le secteur des transports sous le niveau de 2013
- CIBLE 6** Réduction de **37,5 %** des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports sous le niveau de 1990

ORIENTATION 3

UNE MOBILITÉ À L'APPUI D'UNE ÉCONOMIE FORTE

- CIBLE 7** **15 milliards** de dollars de ventes annuelles pour le secteur québécois des équipements de transport terrestre
- CIBLE 8** Augmentation de **25 %** des tonnages de marchandises transbordés dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec
- CIBLE 9** Réduction des coûts associés à la congestion pour les entreprises dans les régions métropolitaines de Montréal et de Québec
- CIBLE 10** Réduction de **20 %** des dépenses brutes des ménages allouées au transport (en dollars constants de 2017)

Le Plan d'action 2018-2023 permet d'amorcer un mouvement marquant vers l'atteinte de ces grandes cibles. Les mesures qu'il propose permettront de donner une première impulsion qui sera bonifiée dans les plans d'action subséquents. Le premier bilan des grandes cibles qui sera effectué en 2023 permettra d'orienter les mesures à mettre en place dans le futur pour les atteindre.

2 PRIORISATION DES ACTIONS PAR L'APPROCHE « RÉDUIRE – TRANSFÉRER – AMÉLIORER »

Les mesures proposées au Plan d'action ont été caractérisées et regroupées en fonction de l'approche « Réduire – Transférer – Améliorer » (voir le tableau synoptique RTA). Bien que s'appliquant principalement à l'efficacité énergétique et à la réduction des émissions de GES, cette approche a été employée dans une perspective plus large dans le présent plan d'action, en incluant l'ensemble des mesures.

Les trois piliers de l'approche se déclinent de la façon suivante :



RÉDUIRE réfère à la diminution des besoins de déplacements motorisés et des distances à parcourir. Des mesures favorisant un meilleur arrimage entre la planification du territoire et des transports ou permettant de réduire le nombre de camions circulant à vide entraînent des réductions de consommation de pétrole et d'émissions de GES.



TRANSFÉRER vise à accroître l'utilisation des modes de transport moins énergivores, notamment par un passage de l'utilisation de l'auto solo au covoiturage ou à des services de transport collectif. Pour les marchandises, l'utilisation du bon mode au bon endroit pour une meilleure efficacité des chaînes logistiques va dans le même sens.



AMÉLIORER réfère généralement à l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, laquelle peut se concrétiser notamment par une plus grande efficacité des moteurs à essence actuels, par l'utilisation de carburants de remplacement à plus faible empreinte carbone et par des mesures encourageant l'électrification des transports. Dans le présent plan d'action, l'augmentation de l'efficacité des déplacements, pour ce qui est des coûts, du temps, de la qualité et de la sécurité, réfère aussi au pilier « Améliorer ».

Dans une perspective d'efficacité énergétique et de réduction des émissions de GES, les efforts devraient d'abord être concentrés sur les mesures de « Réduction » des déplacements motorisés, ensuite sur celles visant le « Transfert » vers des modes plus durables, puis sur l'« Amélioration » des déplacements. Cette gradation dans l'approche aura également des effets bénéfiques, notamment sur les coûts de transport et les temps de déplacement des personnes et des marchandises, découlant d'une réduction de la congestion routière.

LE PLAN D'ACTION PROPOSE DES MESURES PORTEUSES POUR CHACUN DES PILIERS

DE L'APPROCHE, notamment l'élaboration de plans de mobilité intégrés visant à améliorer l'arrimage entre la planification des transports et du territoire pour le pilier « Réduire », l'augmentation de l'offre de service du transport collectif pour le pilier « Transférer » et la poursuite des mesures en électrification des transports et en carburants alternatifs à plus faible empreinte carbone pour le pilier « Améliorer ».



3 LES DIMENSIONS AUTOUR DESQUELLES S'ARTICULE LE PLAN D'ACTION

Le Plan d'action est élaboré
en fonction des défis à relever
et des objectifs à atteindre.
Il s'articule autour des cinq
dimensions de la Politique.

DIMENSION 1

Travailler avec le milieu municipal pour favoriser la mise en place de services de transport durables pour les citoyens

DIMENSION 2

Appuyer les acteurs des chaînes logistiques dans la mise en place de services de transport performants pour les entreprises

DIMENSION 3

Mettre en place des infrastructures de transport favorisant la mobilité durable

DIMENSION 4

Favoriser l'électrification et le déploiement de véhicules écoénergétiques

DIMENSION 5

Assumer le leadership de la mobilité durable au Québec

Chacune de ces dimensions se décline en priorités d'intervention, qui se concrétisent par des mesures spécifiques destinées à répondre aux enjeux dans une perspective de mobilité durable. Pour chaque priorité d'intervention, un tableau récapitulatif présente les mesures qui la composent, y compris les sommes qui leur sont associées, les ministères ou organismes porteurs, de même que le ou les piliers de l'approche RTA auxquels elles se rattachent. Lorsque la mesure se trouve également dans un cadre d'intervention, celui-ci est précisé. Le lecteur pourra s'y référer pour obtenir plus d'informations.

Les sommes présentées dans les tableaux récapitulatifs sont les sommes totales

rattachées aux mesures. Elles incluent les nouvelles sommes accordées dans le cadre de la Politique de mobilité durable ou annoncées dans le budget 2018-2019 du gouvernement, mais également les investissements ou dépenses déjà prévus, le cas échéant. Les textes descriptifs des mesures précisent leurs caractéristiques et les sommes qui y sont associées.

Un premier tableau synoptique regroupe les mesures selon les dimensions de la Politique alors qu'un second les synthétise selon l'approche RTA.

DIMENSION 1

TRAVAILLER AVEC LE MILIEU MUNICIPAL
POUR FAVORISER LA MISE EN PLACE DE
SERVICES DE TRANSPORT DURABLES
POUR LES CITOYENS



Favoriser une planification intégrée de l'aménagement du territoire et du transport urbain et régional

Mesures	Budget 2018-2023 (millions de dollars)	Responsables	Approche RTA
Plans de mobilité durable intégrée (y compris accompagnement)	52,5	MTMDET, MAMOT	R, T
Programme d'aide financière pour le développement durable des milieux de vie	19,7	MAMOT	R, T
Programme de soutien au développement durable des collectivités – Volet promoteur immobilier	50	TEQ	R, T
TOTAL	122,2		

Plans de mobilité durable intégrée

Le gouvernement offre déjà plusieurs programmes d'aide au milieu municipal à l'appui du transport collectif urbain et régional, tant en matière d'exploitation qu'en matière d'immobilisation. Cette aide financière est habituellement accordée selon un certain nombre de critères qui ne sont pas liés à l'aménagement du territoire et à ses effets sur les transports, ni à un plan de mobilité durable associé au développement du territoire.

Avec ce nouveau programme, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, en collaboration avec le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, offrira une aide financière aux municipalités pour le développement de plans de mobilité durable intégrée sur leur territoire. Ces plans seront complémentaires aux outils de planification existants en aménagement du territoire que sont les plans métropolitains d'aménagement et de développement, les schémas d'aménagement et de développement, et les plans d'urbanisme. Ils couvriront tant le transport des personnes que celui des marchandises en considérant l'ensemble des solutions et des modes.

Ces nouveaux plans de mobilité durable seront une condition essentielle à l'accès au financement pour des programmes d'aide sélectionnés, notamment en transport collectif. Les critères d'admissibilité à ce financement seront définis dans le Programme d'aide à l'élaboration des plans de mobilité durable et évalués par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, en collaboration avec le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire. Ce programme comportera une enveloppe de 50 millions de dollars pour les cinq premières années.

Une somme de 2,5 millions de dollars est aussi déjà prévue pour des services d'accompagnement en vue de la réalisation des plans et l'élaboration de guides et de recensions des meilleures pratiques de mobilité durable. Ces outils seront développés par le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, en collaboration avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Programme d'aide financière pour le développement durable des milieux de vie

Ce programme d'aide financière est destiné au milieu municipal et vise la réalisation de démarches de planification de milieux de vie durables, de façon concomitante à la diffusion des nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT). Le programme d'aide financière permettra de soutenir la mise en œuvre de mesures contribuant à la réduction des émissions de GES et à l'adaptation aux changements climatiques. L'action vise plus précisément à :

- > encourager l'innovation et l'exemplarité dans la planification de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme;

- > encourager le développement durable des milieux de vie, tant dans les milieux urbains que dans les milieux périurbains et ruraux.

Ce programme devrait permettre :

- > une meilleure connaissance des caractéristiques des milieux de vie durables par le milieu municipal;
- > une appropriation des enjeux liés aux GES et à l'adaptation aux changements climatiques par les acteurs du milieu municipal;
- > une meilleure intégration des OGAT dans les documents de planification et la mise en place de mesures liées à la réduction des émissions de GES et l'adaptation aux changements climatiques.

L'enveloppe budgétaire allouée à ce programme est de 19,7 millions de dollars d'ici 2023. Ces sommes ont été prévues antérieurement.

Programme de soutien au développement durable des collectivités – Volet promoteur immobilier

Ce programme offrira de l'aide financière aux promoteurs immobiliers dans le but de les inciter à développer et réaliser des projets immobiliers durables (revitalisation, requalification, écoquartier) qui amènent des bénéfices énergétiques, environnementaux et sociaux. Les projets ciblés devront répondre à une série d'exigences et de critères concernant des préoccupations relatives à la localisation, à l'accessibilité et à la connectivité, à la densité, au transport, à l'environnement, à l'énergie et à l'innovation.

Ce nouveau programme, qui sera en vigueur à compter de 2020, sera doté d'une enveloppe de 50 millions de dollars sur trois ans, jusqu'à la fin du présent plan d'action.



Rendre le transport collectif urbain plus attrayant et compétitif

Mesures	Budget 2018-2023 (millions de dollars)	Responsables	Approche RTA
Bonification des programmes d'aide au transport en commun pour améliorer l'offre de service			
<i>Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC)</i>	1 220,1	MTMDET (Cadre : Collectif urbain)	T
<i>Programme d'aide au transport collectif des personnes et aux immobilisations en transport en commun (PAGTCP)</i>	371,1	MTMDET (Cadre : Collectif urbain)	T
Soutien à la réalisation de plans de déplacement des grands générateurs			
<i>Appui à la mise en place de plans de déplacement en entreprise</i>	2	MTMDET	R, T
<i>Projets pilotes pour de l'autopartage en entreprise</i>	1,5	MTMDET (Cadre : Collectif urbain)	R, T
TOTAL	1 594,7		

Bonification des programmes d'aide au transport en commun pour améliorer l'offre de service

De 2007 à 2015, les efforts gouvernementaux ont permis d'augmenter l'offre de service de transport en commun de près de 32 %, ce qui a contribué à une hausse de l'achalandage de plus de 15 % pour la même période. Il est temps de donner une nouvelle impulsion et poursuivre sur cette lancée. Afin d'atteindre la cible de 37,5 % de réduction des émissions de GES, il est nécessaire d'augmenter l'offre de service de transport en commun de 5 % par année. Pour atteindre cet objectif, le gouvernement bonifie à la fois le Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) et le Programme d'aide au transport collectif des personnes et aux immobilisations en transport en commun (PAGTCP). Cela contribuera à l'atteinte des objectifs du Québec en matière de lutte contre les changements climatiques.

Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC)

Aux sommes déjà prévues de 391,5 millions de dollars pour ce programme sur la période 2018-2023, le gouvernement ajoute, dans le cadre de la Politique de mobilité durable, des sommes de 450,6 millions de dollars, en incluant l'enveloppe de base nécessaire pour maintenir les acquis concernant l'offre de service. En tenant compte du solde de 378 millions de dollars des sommes annoncées dans le Plan budgétaire 2017-2018, le total de l'aide financière dans le cadre du PADTC est donc porté à 1,22 milliard de dollars pour la durée du Plan d'action 2018-2023. La bonification est allouée au volet I du programme, qui accorde de l'aide financière à l'amélioration des services de transport en commun.

Le développement de l'offre de service devrait se poursuivre pour quelques années en ayant recours aux autobus. Par la suite, l'amélioration de l'offre reposera principalement sur le développement de modes structurants.

Programme d'aide au transport collectif des personnes et aux immobilisations en transport en commun (PAGTCP)

Le gouvernement injecte 226,6 millions de dollars dans les immobilisations nécessaires à l'accroissement de l'offre de service de 5 % annuellement. Ces investissements s'appuient sur un financement partiel du gouvernement fédéral dans le cadre de la phase II du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (FITC II). Selon les paramètres actuellement connus du FITC II, la contribution du gouvernement fédéral serait de :

- > 40 % pour les projets visant le développement des infrastructures de transport en commun;
- > 50 % pour les projets visant le maintien des actifs.

De plus, dans le cadre de ce même programme, le gouvernement avait déjà prévu des sommes de 144,5 millions de dollars sur cinq ans pour le volet d'aide financière à l'exploitation.

Soutien à la réalisation des plans de déplacements des grands générateurs

Appui à la mise en place de plans de déplacements en entreprise

Le soutien à la réalisation de plans de déplacements, qui s'adresse aux grands générateurs de déplacements, notamment les grandes entreprises, les parcs industriels ou les regroupements d'entreprises, les centres intermodaux de transbordement et, éventuellement, les pôles logistiques, a pour objectifs de soutenir ces générateurs dans leurs efforts en mobilité durable, dans la perspective de diminuer les émissions de GES, de réduire la consommation de combustibles fossiles, d'améliorer l'efficacité énergétique des transports, de même que leur accessibilité et leur sécurité, et de réduire les contraintes induites par les transports pour la population et les milieux de vie.

Concrètement, il s'agit de soutenir les générateurs dans la réalisation de plans de déplacements visant à définir des mesures concrètes à mettre en œuvre en lien avec la mobilité durable et à quantifier celles-ci, notamment en ce qui concerne la réduction des émissions de GES, les économies de combustible fossile et les coûts, au moyen d'un diagnostic et d'un plan d'action.

- > Le diagnostic permettra aux entreprises de connaître précisément les besoins en déplacements liés aux activités de l'organisation, par exemple pour les déplacements rattachés aux activités professionnelles et aux trajets domicile-travail des employés, pour les marchandises, les clients, les fournisseurs et autres collaborateurs. Il permettra également d'établir les enjeux portant sur la mobilité durable ainsi que les différentes possibilités pour répondre à ceux-ci.
- > Le plan d'action sera élaboré en répondant de manière concrète aux problématiques ciblées en lien avec la mobilité durable et en fonction des objectifs qui auront été établis par les entreprises.

En appui à cette mise en place, le gouvernement accorde 2 millions de dollars sur quatre ans, à compter de 2019-2020.

Projet pilote pour de l'autopartage en entreprise

Une première initiative structurante rattachée au Programme de soutien à la réalisation de plans de déplacements, cette mesure vise à mettre en place des projets d'autopartage pour les employés d'une même entreprise ou d'un groupe d'entreprises. La mesure aura également comme effet d'accroître les connaissances des citoyens, employés des entreprises, au regard des nouvelles mobilités et ainsi de favoriser la transition vers les nouveaux services de mobilité.

Cette mesure recevra un financement spécifique de 1,5 million de dollars, réparti sur trois années du Plan d'action.

Favoriser et rendre plus attrayant le transport régional et interurbain

Lors des consultations tenues dans le contexte de l'élaboration de la Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2017-2022, les régions ont manifesté un besoin réel d'assurer l'accessibilité aux services et activités par une amélioration du transport collectif régional, et de faciliter l'accès aux régions isolées, enclavées et éloignées.

Mesures	Budget 2018-2023 (millions de dollars)	Responsables	Approche RTA
Soutien au transport collectif régional	43,6	MTMDET (Cadre : Collectif régional)	T
Augmentation de l'attractivité du transport interurbain par autobus	20	MTMDET (Cadre : Collectif régional)	T
Vitalité des régions isolées, enclavées et éloignées			
<i>Programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales (PADAR)</i>	22,5	MTMDET (Cadre : Aérien)	A
<i>Programme de réduction des tarifs aériens (PRTA)</i>	46	MTMDET (Cadre : Aérien)	A
<i>Découvrons notre Québec</i>	10	MTMDET, MTO	A
<i>Étude concernant le transport aérien sur le territoire du Plan Nord</i>	0,7	SPN, MTMDET	A
TOTAL	142,8		

Soutien au transport collectif régional

Afin de répondre à la demande croissante du milieu et de favoriser le développement des services, le gouvernement bonifie le budget alloué au transport collectif régional en ajoutant aux enveloppes existantes de 24,6 millions de dollars des sommes totalisant 19 millions de dollars supplémentaires d'ici 2023.

Au total, ce sont donc 43,6 millions de dollars qui sont prévus dans le présent plan d'action.

Augmentation de l'attractivité du transport interurbain par autobus

Le réseau de transport interurbain par autobus constitue souvent la colonne vertébrale du transport collectif régional. Afin de favoriser l'essor de ce mode, l'augmentation des déplacements et le transfert modal, des incitatifs à l'utilisation du transport interurbain par autobus permettraient de pérenniser les services de l'industrie.

Vitalité des régions isolées, enclavées et éloignées

Le gouvernement a entendu les citoyens lors du Sommet sur le transport aérien régional. Ceux-ci souhaitent pouvoir bénéficier d'un accès amélioré aux régions à des coûts raisonnables. Le gouvernement, dans le cadre du Plan d'action de la Politique de mobilité durable, agit sur les deux fronts.

Programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales (PADAR)

Ce nouveau programme, qui est destiné à la fois aux transporteurs aériens, aux municipalités, aux municipalités régionales de comté, aux sociétés à but non lucratif et aux organismes du milieu local, est mis sur pied afin de créer un environnement favorable à l'établissement d'une meilleure desserte aérienne régionale et de favoriser le développement ou l'amélioration des services offerts par les transporteurs aériens en région.

Le gouvernement octroie des sommes totales de 22,5 millions de dollars sur la période 2018-2023.

Programme de réduction des tarifs aériens (PRTA)

Le Québec souhaite continuer à faciliter les déplacements des résidents des régions éloignées du Québec en réduisant le coût réel de leurs déplacements par avion. Pour cette raison, des sommes sont prévues afin de hausser le taux de remboursement accordé aux citoyens par l'intermédiaire du Programme de réduction des tarifs aériens.

Le Programme de réduction des tarifs aériens vise à faciliter les déplacements des résidents des régions éloignées et isolées en réduisant le coût réel de leurs déplacements par avion. Ce programme sera élargi aux résidents de six autres régions, soit la Côte-Nord, la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, le Bas-Saint-Laurent, le Saguenay-Lac-Saint-Jean, l'Abitibi-Témiscamingue et le Nord-du-Québec.

Il sera doté d'un budget total de 46 millions de dollars pour la période 2018-2023, y compris une bonification de 40 millions de dollars, soit 8 millions de dollars annuellement pour chacune des cinq années.

Découvrons notre Québec

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports formera un groupe de travail avec le ministère du Tourisme, l'Alliance de l'industrie touristique du Québec et les compagnies aériennes présentes sur le territoire du Québec, afin de mettre au point rapidement une initiative qui permettra aux Québécois de visiter les régions à plus faible coût. Le groupe de travail aura comme mandat :

- > de proposer une mesure temporaire visant à augmenter la demande de vols intérieurs, ce qui accroîtra l'offre de service et, ultimement, réduira les tarifs aériens;
- > d'évaluer la mesure offerte au terme d'une période de cinq ans relativement, notamment, à son impact sur les tarifs aériens pour les régions visées.

Une somme de 10 millions de dollars sur cinq ans est prévue pour la nouvelle mesure qui sera recommandée par le groupe de travail.

Étude concernant le transport aérien sur le territoire du Plan Nord

Les problèmes particuliers au territoire du Plan Nord sont multiples, que ce soit sur le plan des infrastructures, de la desserte aérienne ou encore de la compétitivité des tarifs aériens. La diversité de ces difficultés place le gouvernement du Québec devant une situation complexe, qui ne peut être résolue que par une fine compréhension des différentes dimensions liées à la problématique. De plus, seule l'appréciation de cette complexité peut conduire le gouvernement du Québec à mener des actions stratégiques, structurantes et pérennes pour améliorer l'accès au territoire nordique.

L'étude proposée, coordonnée par la Société du Plan Nord, en collaboration avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, fera notamment état des besoins évoqués par les communautés et l'industrie à l'égard :

- > des aides financières pouvant être offertes sur certaines liaisons régionales stratégiques;
- > des critères et des facteurs favorisant l'accès au territoire, la mobilité des citoyens et le développement socioéconomique sur le territoire du Plan Nord;
- > des approches aux instruments, des aides visuelles et des stations d'observations météorologiques nécessaires aux aéroports ciblés sur le territoire du Plan Nord;
- > des nouveaux services de sûreté à implanter aux aéroports (contrôle des passagers et des bagages);
- > de l'entretien, de l'allongement et de l'asphaltage des pistes ciblées.

Une somme de 0,7 million de dollars est accordée pour la réalisation de cette étude.

Faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite

Mesures	Budget 2018-2023 (millions de dollars)	Responsables	Approche RTA
Soutien financier pluriannuel au transport adapté			
<i>Programme de subvention au transport adapté (PSTA)</i>	561,7	MTMDET (Cadre : Adapté)	A
<i>Programme de subvention aux véhicules collectifs accessibles (PSVCA)</i>	17,5	MTMDET (Cadre : Adapté)	A
<i>Programme d'adaptation de véhicules pour personnes handicapées (PAV)</i>	62,5	MTMDET (Cadre : Adapté)	A
Aide financière supplémentaire pour les déplacements hors territoire	5,3	MTMDET (Cadre : Adapté)	A
TOTAL	647		

Soutien financier pluriannuel au transport adapté

La bonification des programmes d'aide financière permettra de mieux répondre aux besoins des personnes handicapées en s'assurant que les budgets affectés aux programmes d'aide financière sont suffisants pour répondre à la demande. Le gouvernement fait un grand pas en ce sens dans le cadre du Plan d'action 2018-2023 de la Politique de mobilité durable en mettant en place un cadre financier pluriannuel qui permettra notamment aux organismes de transport adapté une meilleure planification des services.

Programme de subvention au transport adapté (PSTA)

Ce programme est destiné aux organismes de transport adapté (les sociétés de transport en commun, les municipalités locales, les municipalités régionales de comté, les régies municipales ou intermunicipales de transport) qui assurent des services aux personnes handicapées, de même qu'à la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ), à l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et au Réseau de transport métropolitain (RTM).

Le programme, déjà doté d'un budget de 476 millions de dollars pour la période 2018-2023, se voit bonifié d'une somme de 84,8 millions de dollars, pour un total de 560,8 millions de dollars.

Programme de subvention aux véhicules collectifs accessibles (PSVCA)

Les titulaires de permis de propriétaire de taxi, les entreprises de location à court terme de véhicules et les titulaires de permis de transport par autobus bénéficieront d'un programme bonifié d'une enveloppe additionnelle de 7,5 millions de dollars sur cinq ans, pour porter l'enveloppe totale à 17,5 millions de dollars pour la période 2018-2023.

Programme d'adaptation des véhicules pour personnes handicapées (PAV)

Une somme additionnelle de 12,5 millions de dollars sera affectée à ce programme, laquelle s'ajoute aux 51 millions de dollars déjà prévus, pour un total de 63,5 millions de dollars. Ce programme permet aux personnes handicapées d'adapter leur véhicule personnel en fonction de leurs besoins.

Aide financière supplémentaire pour les déplacements hors territoire

Il n'y a pas d'obligation légale pour les organismes de transport adapté d'offrir des déplacements hors territoire à leur clientèle. Actuellement, seuls les organismes de transport adapté situés sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec bénéficient d'une aide financière additionnelle pour les déplacements hors territoire dans le cadre d'un projet pilote. Il est temps de l'étendre au reste du Québec.

L'objectif de cette mesure est de favoriser les déplacements hors territoire dans le cadre du Programme de subvention au transport adapté (PSTA) afin de répondre aux besoins de la clientèle. Par cette action, le gouvernement appuie les déplacements hors territoire grâce à une aide financière accrue et surtout étendue à l'ensemble du territoire québécois.

Une somme de 5,3 millions de dollars est ainsi allouée à cette nouvelle mesure pour la période 2018-2023.

Soutenir les nouvelles mobilités, l'innovation et l'intégration des systèmes

Plusieurs phénomènes tels que l'arrivée de nouvelles technologies, les véhicules autonomes ou encore les systèmes de transport intelligents se conjuguent pour offrir toute une série de nouveaux services de mobilité qui seront une composante majeure de la mobilité d'ici à 2030. Il importe donc de donner l'impulsion nécessaire à leur développement au Québec, à leur expansion et à leur utilisation afin de profiter des possibilités qu'offrent ces changements, notamment en matière de nouveaux modèles de service et d'affaires, de gouvernance ou d'organisation de la mobilité.

NOUVELLES MOBILITÉS¹

Plusieurs initiatives en soutien aux nouvelles mobilités sont regroupées dans cette section. Pour une vue d'ensemble, il est suggéré de se référer au Cadre d'intervention sur les nouvelles mobilités accompagnant la Politique de mobilité durable.

Mesures	Budget 2018-2023 (millions de dollars)	Responsables	Approche RTA
Soutien aux initiatives en nouvelles mobilités et à leur utilisation			
<i>Mise en place de transport à la demande</i>	5,1	MTMDET (Cadre : Nouvelles mobilités)	A
<i>Suivi technique de projets de démonstration de véhicules autonomes</i>	0,5	MTMDET, SAAQ (Cadre : Nouvelles mobilités)	A
<i>Mise en place de projets pilotes de mobilité partagée</i>	7,2	MTMDET (Cadre : Nouvelles mobilités)	A
Soutien à l'innovation pour une mobilité intégrée connectée			
<i>Programme de soutien à la mise en œuvre de systèmes intégrés et tournée régionale</i>	8,2	MTMDET (Cadre : Nouvelles mobilités)	T, A
<i>Soutien à la réalisation de projets pilotes pour tester les véhicules électriques autonomes et connectés</i>	5	MAMOT	A
<i>Modernisation de l'industrie du taxi</i>	18	MTMDET	T, A
TOTAL	44		

¹ Les nouvelles mobilités se définissent comme un ensemble de modes ou de services de transport permettant de satisfaire aux besoins variés de mobilité des personnes et des biens, tels que le covoiturage, l'auto en libre-service, le taxi et le vélo partagé, y compris les applications informatiques qui permettent de planifier des trajets ou de mettre en relation l'offre et la demande de déplacements.

Soutien aux initiatives en nouvelles mobilités et à leur utilisation

Un premier groupe de mesures vise d'abord à faire connaître les nouvelles mobilités par la mise en place de projets pilotes et de démonstration. Il vise également à encourager leur adoption, à promouvoir leur utilisation et à mettre en œuvre les premiers projets de transport à la demande.

Le gouvernement injecte 12,8 millions de dollars sur la période 2018-2023 pour la mise en œuvre de ces initiatives. L'année de mise en place de même que la durée varient selon chacune des mesures.

Soutien à la mise en place de transport à la demande

Cette mesure consiste à soutenir les municipalités régionales de comté pour la mise en place d'un service de transport à la demande sur leur territoire. Le programme permettra d'appuyer les activités de planification, telles que les études, de même que les activités d'implantation du service, notamment par le moyen de plates-formes de réservations.

Soutien au suivi technique de projets de démonstration de véhicules autonomes

Cette action vise à soutenir des centres de recherche, qu'ils soient publics ou privés, pour le suivi technique de projets de démonstration et la rédaction de rapports d'étude. Ces projets de démonstration pourront être réalisés par des entreprises privées comme par des sociétés de transport.

Soutien à la mise en place de projets pilotes en mobilité partagée

Les projets ciblés par cette mesure doivent prôner une approche visant à utiliser les ressources inutilisées d'un territoire en facilitant leur utilisation par l'intermédiaire de plates-formes de partage et en incitant les citoyens à « consommer » leur mobilité sur la base de services plutôt que par la propriété des actifs.

Soutien à l'innovation pour une mobilité intégrée connectée

La mobilité en tant que service (*Mobility as a Service - MaaS*) consiste à placer l'utilisateur au cœur des services de transport et à lui proposer des solutions de mobilité personnalisées en fonction de ses besoins. Ce système est encore très peu répandu dans le monde, car il requiert une intégration complète des différents services de transport. Il est donc nécessaire de démystifier le concept et de soutenir les acteurs souhaitant l'implanter, sa mise en place étant complexe et requérant une entière coopération des différents acteurs en transport.

Une somme de 8,2 millions de dollars sur cinq ans est accordée pour la mesure en soutien à l'innovation pour une mobilité intégrée connectée.

Programme de soutien à la mise en œuvre de systèmes intégrés et tournée régionale

La mesure comporte un double volet. D'une part, elle consiste à mettre en place un programme d'aide financière pour accompagner et soutenir les acteurs de la mobilité qui souhaiteraient implanter un système de mobilité à la demande.

D'autre part, afin d'amener les exploitants de réseaux et de services de transport à envisager une collaboration accrue et transparente, au bénéfice des usagers et de la société en général, il est nécessaire que le concept de mobilité en tant que service leur soit présenté adéquatement, dans leur milieu, d'où la pertinence d'une tournée régionale.

Le programme s'adresse principalement aux administrations organisatrices de transport, aux sociétés de transport, aux municipalités ou aux municipalités régionales de comté.

L'aide financière pourrait atteindre 50 % des dépenses admissibles, avec une somme maximale de 2 millions de dollars par projet.

Soutien à la réalisation de projets pilotes pour tester les véhicules électriques autonomes et connectés

Cette mesure, pour laquelle le gouvernement accorde 5 millions de dollars à la Ville de Montréal, permettra à cette dernière de lancer des projets pilotes dont l'objectif est l'utilisation des véhicules autonomes électriques pour améliorer l'accès au transport en commun.

Cette initiative permettra de saisir les occasions liées à l'évolution de cette technologie et de prendre des décisions éclairées en matière d'investissement pour des nouvelles solutions de transport.

Modernisation de l'industrie du taxi

Le 15 décembre 2017, le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports a annoncé deux mesures qui seront mises en place pour accompagner l'industrie du taxi dans son processus de modernisation, soit la création d'un programme visant à moderniser l'industrie du taxi, de même que la création d'un groupe de travail piloté par le ministère des Finances. Ces mesures font suite aux travaux réalisés en 2017, entre autres par le Comité de modernisation de l'industrie du transport par taxi.

Le programme, qui sera mis en œuvre sous peu, comportera trois volets offrant respectivement des aides financières à l'électrification et à l'amélioration de l'efficacité énergétique du parc de véhicules de taxi (volet 1), au développement technologique (volet 2) et au développement d'une image de marque (volet 3). Un budget de 18 millions de dollars est consacré à la mise en œuvre de ce programme, soit 9 millions de dollars pour chacune des deux premières années du présent Plan d'action.

En outre, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports souhaite augmenter l'offre de service en taxi accessible en bonifiant le programme actuel.

SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS (STI)²

Les systèmes de transport intelligents fournissent de multiples possibilités afin de rendre la mobilité plus efficace et plus durable. Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports vient d'élaborer le Plan québécois des systèmes de transport intelligents (PQSTI), qui lui permettra d'assumer son leadership en la matière. Ce plan a permis de :

- > brosser le portrait complet des systèmes de transport intelligents au Québec en incluant ceux des partenaires;
- > mieux connaître les besoins concrets du Ministère et ceux des partenaires;
- > se doter d'une architecture de systèmes de transport intelligents pour le Québec ajustée à ses besoins;
- > définir des orientations et des objectifs concernant les systèmes de transport intelligents;
- > proposer des critères décisionnels et un plan préliminaire de déploiement pour les dix prochaines années.

Les mesures ont été regroupées suivant les trois principales intentions du gouvernement en matière de systèmes de transport intelligents. De plus amples détails se trouvent dans le cadre d'intervention en systèmes de transport intelligents.

² On entend par systèmes de transport intelligents l'intégration des nouvelles technologies de l'information et des communications (TIC) dans le but d'améliorer la sécurité et l'efficacité du système de transport.

Mesures	Budget 2018-2023 (millions de dollars)	Responsables	Approche RTA
Disponibilité de services d'information cohérents répondant aux besoins de mobilité des utilisateurs de toutes les régions			
<i>Normalisation des informations et études de mise en œuvre</i>	0,8	MTMDET (Cadre : Systèmes de transport intelligents)	A
<i>Implantation ou adaptation des systèmes de transport intelligents afin de permettre la collecte et les échanges d'information normalisée</i>	6	MTMDET (Cadre : Systèmes de transport intelligents)	A
<i>Intégration des informations aux usagers en transport</i>	3,3	MTMDET (Cadre : Systèmes de transport intelligents)	A
<i>Implantation des services de partage de données</i>	3,7	MTMDET (Cadre : Systèmes de transport intelligents)	A
Connectivité et intégration des services de transport			
<i>Intégration des systèmes de transport intelligents au MTMDET et avec les villes et les organismes de transport collectif</i>	4,4	MTMDET (Cadre : Systèmes de transport intelligents)	T, A
<i>Intégration des plates-formes modales de transport de personnes</i>	1,2	MTMDET (Cadre : Systèmes de transport intelligents)	T, A
<i>Implantation de planificateurs d'itinéraires multimodaux pour le transport des personnes et des marchandises</i>	0,1	MTMDET (Cadre : Systèmes de transport intelligents)	T, A
Introduction harmonieuse des innovations technologiques avantageuses en mobilité durable			
<i>Études et intégration de l'innovation technologique</i>	0,5	MTMDET (Cadre : Systèmes de transport intelligents)	A
TOTAL	20		

Disponibilité de services d'information cohérents répondant aux besoins de mobilité des utilisateurs de toutes les régions

Les systèmes de transport intelligents sont des outils indispensables aux exploitants de réseaux afin que ces derniers puissent assurer une saine gestion des réseaux routiers, entraînant ainsi une fluidité de la circulation des véhicules en toute sécurité, un élément essentiel à la continuité des activités économiques et sociales. Pour tirer pleinement profit des systèmes de transport intelligents, des normes pour l'interopérabilité et le partage de données doivent être établies.

La mise en place d'un système de transport efficace et performant, au bénéfice des usagers comme des exploitants, passe par trois étapes indissociables :

- l'établissement des normes qui guideront la mise en œuvre des systèmes;
- l'implantation ou la mise à niveau des systèmes pour chacun des partenaires;
- l'intégration complète des systèmes.

Les mesures élaborées, pour lesquelles le gouvernement injecte 13,8 millions de dollars sur cinq ans, visent à atteindre les objectifs implicites à chacune de ces trois étapes.

Connectivité et intégration des services de transport

L'interopérabilité des systèmes et des applications en soutien à la mobilité est un enjeu capital. La connectivité entre les systèmes associés à la gestion des modes de transport facilite la complémentarité des services de mobilité des personnes et l'intermodalité dans le transport des marchandises. Elle favorise des choix de mobilité plus durables par les intervenants et les usagers concernés.

À cet égard, une première étape consiste à intégrer les systèmes de transport intelligents du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports entre eux, puis avec ceux des partenaires. De plus, des outils aux usagers en transport de personnes seront offerts afin d'optimiser les choix dans les déplacements et favoriser les modes plus durables. Enfin, une évaluation du potentiel et de la pertinence du déploiement d'un outil de planification d'itinéraires multimodal en transport de personnes et de marchandises sera effectuée.

Un total de 5,7 millions de dollars sur cinq ans est consacré à concrétiser ces actions.

Introduction harmonieuse des innovations technologiques avantageuses en mobilité durable

Il ne suffit pas que les technologies soient disponibles. Encore faut-il être en mesure de les utiliser adéquatement et de manière optimale. Il devient ainsi essentiel, dans un contexte de mutations profondes dans le secteur des transports, de s'assurer que les changements sont introduits de la manière la plus harmonieuse possible pour les usagers et les organisations responsables des services.

À cet égard, le gouvernement octroie 500 000 dollars sur cinq ans pour l'intégration des évolutions du marché des technologies de systèmes de transport intelligents et des nouveaux modèles d'affaires, en lien notamment avec les applications mobiles, les véhicules intelligents, la mobilité en tant que service et l'intelligence artificielle.

DIMENSION 2

APPUYER LES ACTEURS DES CHAÎNES
LOGISTIQUES DANS LA MISE EN
PLACE DE SERVICES DE TRANSPORT
PERFORMANTS POUR LES ENTREPRISES



Assurer l'établissement de réseaux multimodaux intégrés et interconnectés en appui aux chaînes logistiques

Mesures	Budget 2018-2023 (millions de dollars)	Responsables	Approche RTA
Établissement d'un réseau de transport multimodal en soutien au commerce international	---	MTMDET	T, A
Projets de pôles logistiques et pour les zones industrielo-portuaires	800 ¹	SAM, MESI, MTMDET	R, T, A
Centre d'innovation en logistique et chaînes d'approvisionnement durable (CILCAD)	6,8	TEQ	T
Projets collaboratifs de livraison partagée et électrique	10	MTMDET (Cadre : Nouvelles mobilités)	T, A
Programme visant la réduction ou l'évitement des gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal (PREGTI)	44,3	MTMDET	T, A
TOTAL	861,1		

¹ Ces investissements seront engagés pour la période 2015-2020. Les dépenses découlant de ces investissements devraient se poursuivre au-delà de 2020.

Établissement d'un réseau de transport multimodal en soutien au commerce international

Le Québec assiste depuis plus de deux décennies à une transformation de ses marchés d'exportation à l'échelle nord-américaine, ce qui a pour effet notamment d'éloigner ces marchés et, conséquemment, d'augmenter les coûts de transport des agents économiques du Québec. L'avènement de nouvelles contraintes conjuguées à la sécurité et à une compétitivité accrue demandent que des efforts soient consacrés en appui aux marchés extérieurs du Québec.

Pour répondre à ces défis, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports désignera les infrastructures et les équipements de transport les plus importants d'un point de vue des échanges commerciaux internationaux afin de créer un réseau multimodal en soutien au commerce international. Ce réseau, qui sera en appui aux entreprises pour les mouvements de marchandises, sera notamment utilisé afin de prioriser les interventions gouvernementales sur les réseaux de transport. Ce réseau devrait aussi être privilégié pour la mise en place de systèmes de transport intelligents en appui à la fluidité des marchandises.

Dans une perspective plus large, ce réseau de transport multimodal en soutien au commerce international visera à :

- > assurer une meilleure intégration des réseaux de transport québécois au sein des systèmes de transport nord-américains et internationaux;
- > soutenir la position concurrentielle des entreprises québécoises ainsi que la productivité et la croissance économique du Québec;
- > assurer des déplacements efficaces des personnes et des marchandises entre les principales agglomérations et les régions du Québec;
- > assurer une meilleure accessibilité aux différents services et attraits touristiques tant pour le tourisme d'affaires que pour celui d'agrément.

Les travaux pour l'établissement de ce réseau seront réalisés à même les crédits budgétaires du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Projets de pôles logistiques et pour les zones industrialo-portuaires

La Stratégie maritime du gouvernement du Québec comporte des mesures spécifiques permettant de soutenir la mise en place de zones industrialo-portuaires et de pôles logistiques. Ces mesures sont gérées par le Secrétariat aux affaires maritimes du ministère du Conseil exécutif, par le ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation, par Investissement Québec ainsi que par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Des fonds d'investissement totalisant 800 millions de dollars sont disponibles pour la période 2015-2020 afin de soutenir ces investissements. Ce total se décline en trois mesures :

- 1) une enveloppe de 300 millions de dollars désignée Capital Logistique Québec (dont 200 millions de dollars gérés par Investissement Québec et 100 millions de dollars gérés par le Fonds FTQ), consacrée à la mise en place de projets d'investissement dans les pôles logistiques ou associés à l'économie maritime;
- 2) une enveloppe de 300 millions de dollars gérée par Investissement Québec pour la mise en place de zones industrialo-portuaires;
- 3) une enveloppe d'environ 200 millions de dollars pour le soutien aux investissements dans les infrastructures de transport maritime gérée par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.



Centre d'innovation en logistique et chaînes d'approvisionnement durable (CILCAD)

Le CILCAD a pour mission de stimuler et de soutenir l'innovation en logistique et chaîne d'approvisionnement durable, dans le but de réduire les émissions de GES associées au transport routier et à la manutention de marchandises, à travers des activités de recherche ainsi que des projets engageant les parties prenantes sur les plans industriel, gouvernemental et scientifique.

L'Université Laval est le partenaire choisi pour la mise en œuvre du CILCAD. Cette dernière travaille en étroite collaboration avec d'autres intervenants du secteur.

Le CILCAD bénéficie d'un financement prévu de 2,7 millions de dollars d'ici 2020-2021, auquel s'ajouteront des sommes de 4,1 millions de dollars.

Projets collaboratifs de livraison partagée et électrique

Cette mesure s'inscrit dans un objectif général d'encourager le développement économique, l'accroissement des connaissances, le partage d'expériences en soutenant l'innovation et les nouveaux modèles d'affaires. Il s'agit d'une nouvelle mesure concernant à la fois les véhicules légers et les véhicules lourds, dans laquelle le gouvernement injectera 10 millions de dollars au total de 2018-2019 à 2021-2022. Ces sommes permettront le développement et la mise en œuvre de projets spécifiques.

Programme visant la réduction ou l'évitement des gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal (PREGTI)

Ce programme a comme objectif de réduire ou d'éviter les émissions de GES générées par le transport des marchandises et des personnes grâce à l'implantation de projets intermodaux et à la promotion des services maritimes et ferroviaires. Il s'agit des mêmes objectifs que ceux poursuivis par l'ancien programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par l'implantation de projets intermodaux dans le transport maritime et ferroviaire (PAREGES) prévu au Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques.

Pour la période 2018-2020, des sommes de 44,25 millions de dollars sont allouées pour poursuivre la mise en œuvre du PREGTI.

Appuyer la formation de la main-d'œuvre

Mesures	Budget 2018-2023 (millions de dollars)	Responsables	Approche RTA
Programme de soutien aux initiatives en main-d'œuvre pour le transport routier des marchandises	0,8	MTMDET (Cadre : Routier des marchandises)	A
Soutien et développement de programmes de formation et de perfectionnement dans les métiers en lien avec le transport maritime	0,3	MTESS (Cadre : Maritime)	A
TOTAL	1,1		

Programme de soutien aux initiatives en main-d'œuvre pour le transport routier des marchandises

Le gouvernement, par l'intermédiaire du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, compte mettre sur pied un programme d'assistance financière visant à soutenir les initiatives pour faire face à la rareté de main-d'œuvre, et ce, en collaboration avec les partenaires de l'industrie. Le programme inclura un volet ayant pour objet la promotion de l'industrie du transport routier des marchandises et la sensibilisation de la population à l'importance stratégique et économique de cette industrie dans son quotidien.

Cette mesure a pour objectif de favoriser la présence dans l'industrie d'une main-d'œuvre qualifiée en quantité et en qualité afin de s'assurer de la cohérence de la formation avec le cadre législatif, réglementaire et administratif du transport routier.

Le gouvernement octroie à cette mesure un total de 800 000 \$ pour la durée du présent plan d'action.

Soutien et développement de programmes de formation et de perfectionnement dans les métiers en lien avec le transport maritime

Parmi les facteurs déterminants pour un développement durable du transport maritime, la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée ressort de manière importante. En parallèle, il est essentiel de pouvoir augmenter le taux de rétention des travailleurs expérimentés. Ces éléments permettent d'accroître la sécurité des activités maritimes et de hausser le niveau de compétence des travailleurs.

Afin d'atteindre les objectifs généraux de disponibilité de main-d'œuvre qualifiée et de rétention des travailleurs dans le secteur maritime, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports maintiendra son soutien financier à la formation continue et à la progression en carrière du personnel navigant.

À cet effet, une somme de 300 000 \$ provenant du ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale est déjà prévue pour la période 2018-2023.

Optimiser la réglementation des modes de transport

Mesures	Budget 2018-2023 (millions de dollars)	Responsables	Approche RTA
Mise à jour de l'encadrement législatif et réglementaire du transport routier des marchandises afin d'en améliorer l'efficacité	---	MTMDET (Cadre : Routier des marchandises)	A
Renforcement du programme de surveillance de la sécurité et de l'application de la législation et de la réglementation pour le réseau ferroviaire québécois sur la base d'évaluation des plus grands risques	---	MTMDET (Cadre : Ferroviaire)	A
TOTAL	---		

Mise à jour de l'encadrement législatif et réglementaire du transport routier des marchandises afin d'en améliorer l'efficacité

Le transport des marchandises évolue dans un contexte nord-américain très compétitif. Il est donc essentiel de mettre en place des conditions favorables afin d'appuyer la compétitivité de l'industrie du transport des marchandises, peu importe le mode.

Dans le cas du transport routier des marchandises, afin que le fonctionnement de ce secteur puisse être optimisé dans le contexte des systèmes multimodaux de transport durable, la réglementation joue un rôle clé. À cet égard, un processus d'évaluation et de propositions de révision de la réglementation est en cours au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et se poursuivra au cours des prochaines années. Ce processus devrait donner lieu à des améliorations et à des ajustements réglementaires susceptibles de favoriser la compétitivité de l'industrie.

Le processus de révision comprend notamment :

- > la modification du Règlement sur les permis spéciaux dans le but de le simplifier et d'optimiser les processus administratifs des demandes de transport hors normes;
- > l'évaluation de la possibilité de mettre en place un corridor routier adapté et réservé à la circulation des véhicules hors normes;
- > la modernisation du Règlement sur les normes de charges et dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers;
- > une revue de l'encadrement de la circulation des véhicules agricoles et l'évaluation de la possibilité de le simplifier et de l'adapter aux réalités actuelles;
- > la mise à jour du Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier pour tenir compte des travaux d'harmonisation avec les administrations voisines.

Ces travaux seront réalisés au sein même du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et ne nécessiteront aucun budget additionnel.

Renforcement du programme de surveillance de la sécurité et de l'application de la législation et de la réglementation pour le réseau ferroviaire québécois sur la base d'évaluation des plus grands risques

Jusqu'à maintenant, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports a maintenu son approche traditionnelle de surveillance en respectant les règles et les règlements prescriptifs. L'histoire a toutefois démontré que la conformité aux règles et règlements ne signifiait pas forcément la gestion efficace des risques. Il apparaît inévitable que cette approche doive évoluer vers une plus grande efficacité des actions. À court terme, le renforcement de la sécurité ferroviaire passe inévitablement par le renforcement de l'expertise et par le renforcement de la capacité de surveillance du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Le Québec doit donc adopter des pratiques de sécurité modernes fondées sur une culture de sécurité plus efficace, une surveillance accrue des réseaux ferroviaires sous sa compétence et une évaluation des risques mieux structurée.

La mesure consiste à renforcer le programme existant de surveillance de la réglementation pour le réseau ferroviaire québécois sur la base d'évaluation des plus grands risques. Ici également, ces travaux seront réalisés à même les crédits du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

DIMENSION 3

METTRE EN PLACE
DES INFRASTRUCTURES
DE TRANSPORT FAVORISANT
LA MOBILITÉ DURABLE



Mettre en place des projets structurants en transport collectif

Les modes de transport collectif structurants, qui incluent notamment le métro, les systèmes légers sur rail, les services rapides par bus et les trains de banlieue, constituent, dans les milieux urbains où ils sont présents, l'épine dorsale des réseaux de transport collectif. Diverses réalisations de par le monde, telles que les trains à grande vitesse (TGV) en Europe, le Shinkansen au Japon et divers projets de trains à sustentation magnétique en Europe et en Asie, démontrent que les modes structurants peuvent également desservir les corridors interurbains et jouer un rôle majeur pour la desserte du territoire.

Le développement de modes de transport structurants, en plus de contribuer de manière importante à la réduction des émissions de GES, permettra de faire émerger des solutions de mobilité innovantes et réalisables, en stimulant le génie québécois en transport et en favorisant la concertation des acteurs économiques. Il s'inscrit dans une démarche plus vaste qui vise à faire du Québec l'un des leaders de la mobilité durable de demain.

Au cours de la dernière décennie, le gouvernement du Québec a accordé un soutien marqué au transport collectif urbain et il réitère cet appui de manière notable dans le présent plan d'action. À preuve, il apporte un soutien important aux projets structurants majeurs présentés au tableau qui suit.

Projets structurants en transport collectif	Investissements prévus (millions de dollars)	
	Totaux	Contribution du gouvernement
Réseau express métropolitain	6 325	1 280 ¹
Ligne bleue du métro de Montréal	3 900	À préciser ²
Réseau de transport structurant de Québec	3 300	À préciser ³
TOTAL	13 525	

¹ Investissement dans le capital-actions de la société REM inc.

² Les gouvernements du Québec et du Canada investiront initialement 16 millions de dollars chacun pour les études préparatoires et la production du dossier d'affaires. Le gouvernement du Québec injectera aussi 330 millions de dollars pour l'achat des terrains et les expropriations requises, la production des plans et devis, une analyse de la valeur, des études détaillées ainsi qu'une revue indépendante en continu des coûts et échéanciers.

³ Une somme de 300 millions de dollars sera assumée par la Ville de Québec.

Réseau express métropolitain (REM)

Le gouvernement participe financièrement à la réalisation du Réseau express métropolitain, pour lequel les travaux vont débuter prochainement et qui se concrétisera d'ici quelques années. Cet appui à hauteur de 1,28 milliard de dollars sous forme d'investissements dans le capital-actions de la société REM inc. a été annoncé dans le Plan économique 2017-2018 et réitéré dans le Plan économique 2018-2019.

En plus de ces projets structurants, le gouvernement appuie plusieurs autres grands projets de transport collectif à Gatineau, à Montréal et à Lévis, et il leur consacre des sommes dans le Plan québécois des infrastructures 2018-2028.

Le tableau ci-après présente les différents projets de transport collectif, y compris les projets structurants mentionnés plus haut.

Projets	Valeur estimée (millions de dollars) ¹	Responsable gouvernemental	Approche RTA
Ligne bleue du métro de Montréal	364,9	MTMDET	T, A
Réseau de transport structurant de Québec	215,3	MTMDET	T, A
Lévis - Implantation de mesures prioritaires	87	MTMDET	T, A
Autres projets structurants <ul style="list-style-type: none"> - Système rapide par bus (SRB) Pie-IX - Lien rapide en transport collectif dans l'ouest de Gatineau - Rapibus - Est de Gatineau 	314,5	MTMDET	T, A
TOTAL	981,7		

¹ Les valeurs estimées des projets peuvent comprendre des sommes antérieures à 2018-2019 ou postérieures à 2022-2023.



Ligne bleue du métro de Montréal

Le projet consiste en un prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal sur 5,8 kilomètres, en incluant la construction de cinq stations entre l'actuelle station Saint-Michel et le boulevard des Galeries-d'Anjou. Le projet vise à améliorer la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal, à favoriser la mobilité durable, à soutenir le développement urbain et économique de l'Est de Montréal et à consolider le réseau de transport collectif.

Le coût total estimé du projet est de 3,9 milliards de dollars. Afin d'entamer le dossier d'affaires et les acquisitions nécessaires à la réalisation du projet, un budget de 364,9 millions de dollars a été autorisé en décembre 2017.

Réseau de transport structurant de Québec

La Ville de Québec a dévoilé récemment son réseau structurant de transport en commun qu'elle entend implanter sur son territoire. Ce projet comprend notamment une ligne de tramway de 23 kilomètres, une ligne de trambus de 17 kilomètres, 16 kilomètres d'infrastructures réservées au transport en commun et 110 kilomètres de lignes Métrobus. Ce projet est complété par plusieurs pôles d'échanges.

Le gouvernement appuie ce projet dont les investissements totaux sont estimés par la Ville de Québec à 3,3 milliards de dollars, comprenant 300 millions de dollars en travaux connexes et qui seront financés par la Ville. Dans un premier temps, des sommes de 215,3 millions de dollars ont été réservées pour permettre à la Ville et au Réseau de transport de la Capitale de réaliser les études requises au développement de leur dossier d'affaires. Ces sommes sont inscrites au Plan québécois des infrastructures 2018-2028.

Lévis - Implantation de mesures prioritaires

La Ville de Lévis s'est engagée à accroître la part du transport collectif de façon considérable. Au coeur de sa stratégie se trouve un projet de transport en commun à haut niveau de service, soit l'aménagement de voies réservées, afin d'accroître la vitesse des déplacements, la fiabilité du réseau et le confort des usagers, rendant ainsi ce mode de transport plus efficace et attrayant.

Ce projet prévoit le réaménagement du boulevard Guillaume-Couture et de la route des Rivières afin de former un seul et même axe stratégique reliant les principaux pôles d'activité économique de la ville.

La valeur du projet est estimée à environ 87 millions de dollars.

Autres projets structurants

En sus des projets majeurs structurants mentionnés ci-dessus, plusieurs autres projets sont étudiés, particulièrement à Gatineau et à Montréal. Ces projets, décrits ci-après, en sont à divers stades d'avancement. Les sommes totales consenties à ce jour pour l'ensemble de ces projets totalisent 314,5 millions de dollars.

Système rapide par bus (SRB) Pie-IX

Le projet consiste en la mise en place de voies réservées permanentes à haut niveau de service sur le boulevard Pie-IX entre Laval et Montréal sur 11 kilomètres, en incluant 17 stations, l'intégration des systèmes de transport intelligents dans les stations et un stationnement incitatif de 750 places à Laval. L'option retenue permettra la circulation des autobus entre le boulevard Saint-Martin à Laval et la station de métro Pie-IX (avenue Pierre-De Coubertin) à Montréal.

Lien rapide en transport collectif dans l'ouest de Gatineau

La Société de transport de l'Outaouais amorcera prochainement une étude dont l'objectif sera de cibler une solution optimale pour le service de transport collectif dans le secteur ouest de la ville de Gatineau (secteur d'Aylmer).

Concrètement, cette étude évaluera la possibilité de créer un lien rapide dans ce secteur, tout en tenant compte du nouveau contexte d'arrimage des réseaux de transport collectif de Gatineau et d'Ottawa, notamment avec l'entrée en service prochaine du train léger. La mise en place d'un tel lien permettrait aux résidents de ce secteur de bénéficier d'un accès plus rapide et plus fiable vers les principaux pôles d'activité économique par rapport à l'actuel service d'autobus.

Rapibus - Est de Gatineau

Le Rapibus est un système de transport rapide par bus en site propre longeant l'emprise ferroviaire Gatineau-Québec dont la phase I est en service depuis 2013. Des prolongements sont projetés jusqu'au boulevard Labrosse (phase II) et jusqu'au boulevard de l'Aéroport (phase III-A). À terme, le Rapibus assurera une desserte de l'est de la ville de Gatineau entre le centre-ville et l'aéroport exécutif de Gatineau-Ottawa.

Investir dans des infrastructures qui favorisent le transport collectif et actif

Mesures	Budget 2018-2023 (millions de dollars)	Responsables	Approche RTA
Maintien des actifs en transport collectif	280,4	MTMDET (Cadre : Collectif urbain)	T, A
Soutien aux municipalités dans l'adaptation des infrastructures de transport en milieu urbanisé au profit des transports actifs	61,2	MTMDET (Cadre : Actif)	R, T, A
Extension du réseau des vélos en libre-service dans les agglomérations du Québec	13	MTMDET (Cadre : Actif)	R, T, A
Route verte			
<i>Programme d'aide financière au développement de la Route verte et de ses embranchements</i>	17,5	MTMDET (Cadre : Actif)	R, T, A
<i>Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte</i>	18	MTMDET (Cadre : Actif)	R, T, A
Programme d'aide financière à la conservation des infrastructures de transport actif (CITA)	15,5	MTMDET (Cadre : Actif)	R, T, A
Autre mesure – Transport actif	---	MTMDET (Cadre : Actif)	
TOTAL	405,6		

Maintien des actifs en transport collectif

On observe un important déficit en ce qui concerne le maintien des actifs des sociétés de transport en commun, ce qui a pour conséquence de limiter la capacité à développer de nouvelles infrastructures de transport en commun et donc de limiter l'expansion et la performance des réseaux.

À cet égard, le gouvernement bonifie le taux de subvention du Programme d'aide gouvernemental au transport collectif des personnes pour favoriser le maintien des actifs. Cette bonification facilitera la réduction du déficit d'entretien cumulé et aura une incidence significative sur le service de dette des sociétés de transport en commun. Ainsi, le taux de subvention pour le maintien des infrastructures de transport en commun sera porté de 75 % à 85 %.

Des sommes de 280,4 millions de dollars seront allouées à cette mesure.

Soutien aux municipalités dans l'adaptation des infrastructures de transport en milieu urbanisé au profit des transports actifs

Afin de favoriser le développement du transport actif, il est essentiel en premier lieu de prendre en considération les besoins des utilisateurs, à savoir les piétons et les cyclistes, dans chaque projet de construction et de réfection d'infrastructures à l'intérieur des périmètres d'urbanisation. Avec des interventions judicieuses, il devient possible, à terme, de tendre vers le concept de rue complète et à échelle humaine.

Les besoins sont grands et la nécessité d'une bonification financière aux programmes existants est manifeste. La présente mesure signifie le prolongement et l'intensification du Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains, une mesure du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques. Ce programme sera bonifié, tant sur le plan du contenu qu'en ce qui a trait au financement, et prolongé au-delà de 2020 pour répondre adéquatement aux demandes des municipalités.

Ainsi, il bénéficiera d'une enveloppe additionnelle de 38,5 millions de dollars sur cinq ans, soit jusqu'en 2023, portant le total du soutien à 61,2 millions de dollars sur la même période.

Extension du réseau des vélos en libre-service dans les agglomérations du Québec

Cette action vise à soutenir les municipalités dans le développement d'une offre de vélo en libre-service, tant pour les agglomérations où le projet est d'amorcer un tel service ou que pour celles où il s'agit de compléter les activités déjà établies. Cette mesure pourra être appliquée afin, entre autres critères, de bénéficier d'une bonne densité urbaine et d'une concentration de destinations recherchées (établissements d'enseignement, lieux de travail, commerces et services, etc.).

Cette nouvelle mesure bénéficiera d'un appui à hauteur de 13 millions de dollars pour la durée du présent plan d'action.

Route verte

La Route verte agit comme la colonne vertébrale du réseau cyclable sur le territoire québécois, et il importe de continuer à la développer et à la maintenir en bon état.

Programme d'aide financière au développement de la Route verte et de ses embranchements

Le cadre d'expansion de la Route verte, mis en œuvre dans le cadre du Plan d'action 2017-2018 pour la réalisation de la Route verte, comporte environ 900 kilomètres de segments à ajouter, mais également des orientations liées à la consolidation des segments existants et à la reconnaissance des réseaux régionaux structurants qui s'y rattachent.

À cet effet, le gouvernement accorde des sommes additionnelles totalisant 5 millions de dollars à celles déjà prévues de 12,5 millions de dollars sur la période 2018-2023 pour la poursuite du développement de ce lien important. Le total du soutien s'élève ainsi à 17,5 millions de dollars.

Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte

Des sommes additionnelles de 5,5 millions de dollars sont octroyées afin de poursuivre l'application de ce programme et en étendre la portée aux réseaux cyclables régionaux répondant à un standard minimal.

L'aide financière sera donc de 13 millions de dollars au total, en incluant les sommes de 7,5 millions de dollars déjà prévues.

Programme d'aide financière à la conservation des infrastructures de transport actif (CITA)

Ce nouveau programme, qui prend partiellement la relève du programme Véloce II terminé en 2016, permettra des interventions de maintien des actifs et d'amélioration et de mise aux normes des infrastructures existantes de transport actif. En plus, un volet de fonds de réserve devra être créé pour suppléer aux interventions d'urgence. Ce programme devra aussi favoriser l'asphaltage des pistes cyclables en poussière de pierre lorsque approprié pour en augmenter l'accessibilité, le confort et la pérennité.

Le programme bénéficie déjà d'un soutien de 12,5 millions de dollars sur la période couverte par le Plan d'action. Le gouvernement octroie des sommes additionnelles de 3 millions de dollars sur trois ans à ce programme, distribuées à hauteur de 1 million de dollars par année jusqu'en 2020. L'aide totale est donc portée à 15,5 millions de dollars.

Assurer la pérennité des infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires

Mesures	Budget 2018-2023 (millions de dollars)	Responsables	Approche RTA
Bonification des programmes d'aide financière à la voirie locale (PAFVL)			
<i>Programme d'aide à l'entretien du réseau routier local (PAERRL)</i>	546,5	MTMDET	A
<i>Réhabilitation du réseau routier local (RRRL)</i>	350	MTMDET	A
<i>Autres programmes</i>	225	MTMDET	A
Réhabilitation de l'ensemble du réseau ferroviaire du Chemin de fer de la Gaspésie	90,8	MTMDET (Cadre : Ferroviaire)	T, A
Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales (PAIAR)	100	MTMDET (Cadre : Aérien)	A
Programme d'aide à l'intégration modale (PAIM)	20	MTMDET	T, A
Programme de soutien aux investissements dans les infrastructures de transport maritime (PSIITM)	88	MTMDET	T, A
Modernisation du réseau de parcs routiers	70,5	MTMDET	A
Autre mesure – Transport ferroviaire	15	MTMDET (Cadre : Ferroviaire)	
Autre mesure – Transport maritime	0,4	MTMDET (Cadre : Maritime)	
TOTAL	1 506,2		



Bonification des programmes d'aide à la voirie locale (PAFVL)

Il y a sept programmes d'aide financière à la voirie locale dont le Programme d'aide à l'entretien du réseau routier local (PAERRL) et le programme Réhabilitation du réseau routier local (RRRL).

Le Programme d'aide à l'entretien du réseau routier local comporte des lacunes, notamment parce que ses formules de répartition de l'aide financière n'ont jamais été indexées ou bonifiées depuis leur mise en place en 1993, et qu'elles utilisent encore des paramètres de la même époque pour établir l'aide financière admissible à une municipalité. Les formules sont devenues inéquitable; il est donc essentiel de les réviser et de les actualiser. Dans le cas du programme Réhabilitation du réseau routier local, les demandes d'aide sont en forte croissance et les budgets actuels s'avèrent insuffisants.

Les bonifications importantes aux programmes envoient un signal fort sur l'engagement du gouvernement envers ses partenaires municipaux.

Programme d'aide à l'entretien du réseau routier local (PAERRL)

Le volet principal de ce programme vise à maintenir la fonctionnalité d'environ 40 000 kilomètres de routes locales de niveaux 1 et 2. L'aide accordée aux municipalités touche l'entretien courant et préventif de ces routes ainsi que des éléments des ponts dont les municipalités sont responsables et qui sont situés sur ces routes. Pour ce volet, la bonification prend en considération des paramètres actualisés et qui seront mis à jour annuellement.

À cet effet, un budget annuel additionnel de 30 millions de dollars, soit 150 millions de dollars sur cinq ans, sera accordé pour porter l'aide totale à 546,5 millions de dollars. Ce budget additionnel permettra d'ajuster les compensations offertes en fonction de la croissance des coûts depuis 25 ans.

Réhabilitation du réseau routier local (RRRL)

Le programme vise à améliorer l'état global du réseau routier local. Il comporte deux volets et est doté de 50 millions de dollars par an en vertu de l'Accord de partenariat avec les municipalités pour la période 2016-2019 conclu entre le gouvernement et le monde municipal.

Pour répondre aux besoins croissants, le gouvernement bonifie ce programme avec des sommes supplémentaires totales de 100 millions de dollars pour porter l'aide totale à 350 millions de dollars entre 2018 et 2023.

Autres programmes

Les cinq programmes non visés par les bonifications du présent plan d'action voient leur soutien maintenu à 225 millions de dollars sur la période 2018-2023.

Réhabilitation de l'ensemble du réseau ferroviaire du Chemin de fer de la Gaspésie

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports est l'actuel propriétaire du Chemin de fer de la Gaspésie; il en assure l'entretien, la conservation, la réhabilitation et le développement des infrastructures. Le Chemin de fer de la Gaspésie est essentiel au développement économique et social de la région de la Gaspésie. Sa pérennité est toutefois menacée, celui-ci étant dans un état qui ne permet pas de poursuivre son exploitation.

Geste important en faveur du développement économique de la région de la Gaspésie, le gouvernement investit pour réhabiliter l'ensemble de ce réseau ferroviaire, soit de Matapédia à Gaspé, et réaliser les travaux nécessaires. La réhabilitation des infrastructures permettra d'offrir une meilleure desserte de service pour le transport des marchandises et ainsi de mieux répondre aux besoins des entreprises de la région.

À cette fin, le gouvernement confirme les investissements de 100 millions de dollars, annoncés le 5 mai 2017, dont une somme de 78,3 millions de dollars pour la période 2018-2023, à laquelle s'ajoutent 12,5 millions de dollars pour les travaux courants d'entretien et de réparation et de suivi.

Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales (PAIAR)

En plus de l'aide pour les dessertes régionales par voie aérienne, les infrastructures aéroportuaires du réseau actuel doivent être maintenues en bon état et sécuritaires afin qu'elles puissent soutenir le développement socioéconomique régional. Or, afin de s'assurer de la pérennisation des infrastructures aéroportuaires, de nouvelles actions énergiques doivent être prises.

Ainsi, comme annoncé à la suite du Sommet sur le transport aérien régional et confirmé dans le budget 2018-2019, le gouvernement met en place ce nouveau programme destiné spécialement aux infrastructures aéroportuaires. Les sommes consenties serviront à l'amélioration des infrastructures.

Le Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales est doté d'une enveloppe de 100 millions de dollars pour la période 2018-2023.

Le programme vise principalement les aéroports contribuant :

- > à la mobilité des citoyens par la présence de vols réguliers ou nolisés;
- > à l'offre de soins de santé en région par la présence d'un nombre minimal de vols sanitaires exploités par le Service aérien gouvernemental ou ses sous-traitants;

- > à la mise en œuvre du Plan Nord compte tenu de l'aspect stratégique du transport aérien pour les territoires nordiques;
- > au développement économique de leurs milieux par la présence de l'aviation d'affaires, d'écoles de pilotage, d'entreprises du domaine de l'aérospatiale, de l'entretien d'aéronefs ou autres.

Programme d'aide à l'intégration modale (PAIM)

Dans la foulée de la cessation de l'exploitation de lignes de chemins de fer non rentables par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique, les chemins de fer d'intérêt local (CFIL) ont pris en charge les lignes à faible densité, ce qui n'assure pas l'avenir de celles-ci pour autant. De ce fait, les infrastructures acquises par les CFIL sont souvent en mauvais état et des investissements parfois considérables sont nécessaires.

À cet égard, le gouvernement renouvelle et bonifie le Programme d'aide à l'intégration modale qui a pris fin en 2011. Les sommes allouées à ce programme seront de 4 millions de dollars par année pendant cinq ans pour un total de 20 millions de dollars d'ici 2023. Elles serviront à atteindre l'objectif consistant à maintenir les infrastructures ferroviaires sur le territoire québécois en vue d'assurer l'intégrité du réseau et du système de transport au Québec et d'améliorer l'état et la fonctionnalité des infrastructures ferroviaires exploitées par les CFIL de propriété publique.

Programme de soutien aux investissements dans les infrastructures de transport maritime (PSIITM)

Dans le but d'assurer une mise en œuvre rapide et concrète de la Stratégie maritime du gouvernement du Québec, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports a mis sur pied le Programme de soutien aux investissements dans les infrastructures de transport maritime (PSIITM). Ce programme a notamment pour objectifs de :

- > soutenir les investissements dans les infrastructures de transport maritime des marchandises et dans les interfaces entre les terminaux portuaires et les réseaux terrestres;
- > favoriser l'intégration d'un segment maritime dans les chaînes de transport domestiques et continentales de marchandises (transport maritime sur courte distance);
- > favoriser le positionnement concurrentiel et la compétitivité du système de transport maritime du Québec.

Des sommes totalisant 88 millions de dollars en aide financière sont disponibles jusqu'en 2020 dans le cadre du programme.

Modernisation du réseau de parcs routiers

La modernisation du réseau des parcs routiers, y compris les villages-relais, est une préoccupation du Ministère. À l'heure actuelle, les haltes routières, datant majoritairement des années 1970, sont vétustes et désuètes, et ne répondent plus aux besoins des usagers de la route. Leur modernisation et l'amélioration de leur attractivité par divers services soutiennent la mobilité durable et contribuent à accroître la sécurité des usagers de la route en les incitant, entre autres, à faire des arrêts sécuritaires plus fréquents et ainsi à réduire les risques d'accident.

La modernisation a pour objectifs :

- > d'offrir aux usagers de la route, en moyenne à chaque heure de déplacement, des sites d'arrêt sécuritaires, accessibles 24 heures par jour, 7 jours sur 7, sans obligation de consommer;
- > d'avoir une offre de service uniformisée selon le type de parc routier (haltes routières et villages-relais);
- > de doter le réseau routier québécois de parcs routiers modernes et attrayants.

Des sommes de 70,5 millions de dollars sont prévues d'ici 2023 pour poursuivre cette modernisation.

Assurer la sécurité des transports

Mesures	Budget 2018-2023 (millions de dollars)	Responsables	Approche RTA
Intégration de la Vision zéro accident comme stratégie de référence en sécurité routière au Québec	---	MTMDET (Cadre : Sécurité routière)	A
Mise en œuvre d'un chantier concernant l'émergence de la Vision zéro accident au Québec	---	MTMDET (Cadre : Sécurité routière)	A
Mise en œuvre de moyens d'action pour des routes et des abords de route plus sécuritaires	500	MTMDET (Cadre : Sécurité routière)	A
Révision du Code de la sécurité routière afin d'améliorer la sécurité des usagers les plus vulnérables	---	MTMDET, SAAQ (Cadre : Sécurité routière)	A
Extension des travaux de l'Unité de vigilance permanente sur les hydrocarbures au volet transport et élaboration d'un plan d'amélioration de la sécurité du transport des hydrocarbures sur le territoire québécois	---	MERN	A
Adaptation des interventions légales et réglementaires nécessaires à l'émergence des véhicules autonomes	---	MTMDET, SAAQ, MESI (Cadre : Sécurité routière)	A
Autres mesures – Sécurité routière, transport ferroviaire, transport maritime, transport routier des marchandises	0,4	MTMDET (Cadres : Sécurité routière, Ferroviaire, Maritime, Routier des marchandises)	
TOTAL	500,4		

Intégration de la Vision zéro accident comme stratégie de référence en sécurité routière au Québec

En s'inspirant de l'approche Vision zéro accident, internationalement reconnue et de plus en plus appliquée, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports définira sa propre stratégie d'intervention en sécurité routière face à l'enjeu que représentent les décès et blessés graves sur les routes du Québec.

Cette nouvelle stratégie d'intervention en sécurité routière permettra à chaque intervenant gouvernemental de se rattacher à une intervention coordonnée même si, selon son mandat principal, il n'aborde qu'un aspect particulier et spécifique de la sécurité routière.

Cela permettra, par une identification simple de la stratégie du gouvernement en matière de sécurité routière, d'intégrer plus facilement cette dimension dans les différentes planifications publiques, renforçant la place que cette préoccupation devrait avoir dans des domaines tels que l'environnement, l'aménagement du territoire, la santé et, a fortiori, les transports.

Bien qu'aucun budget ne soit rattaché à l'instauration de la Vision zéro accident dans le présent plan d'action, les interventions décrites dans les programmations annuelles des travaux du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports intégreront plusieurs des principes de la Vision.

Mise en œuvre d'un chantier concernant l'émergence de la Vision zéro accident au Québec

Afin de diminuer davantage le nombre de décès et blessés graves sur les routes du Québec, les gestionnaires de réseaux routiers doivent réviser leur façon de concevoir les systèmes de transport, notamment en optimisant les infrastructures destinées aux usagers vulnérables. Cette situation affecte plus particulièrement les municipalités et les villes puisque ce sont principalement elles qui font face à la présence d'usagers vulnérables sur leurs réseaux.

Le chantier proposé permettra au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, de même qu'aux municipalités et aux villes qui souhaitent effectuer des aménagements répondant à l'approche Vision zéro de coordonner leurs efforts et de modifier leurs façons de concevoir et de réaliser des infrastructures.

Mise en œuvre de moyens d'action pour des routes et des abords de route plus sécuritaires

Certaines collisions aux intersections de même que certains accidents résultant d'une sortie de route ou d'une collision frontale sont plus susceptibles de causer des décès ou des blessés graves. Pour contribuer à la réduction du nombre de décès et de blessés graves sur son réseau routier, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports compte notamment sur la correction de sites à potentiel d'amélioration, l'asphaltage d'accotements et le maintien du taux de conformité du marquage au printemps pour y arriver.

Les moyens d'action, pour lesquels un budget de 500 millions de dollars est déjà prévu sur la période 2018-2023, sont décrits de façon plus précise dans le cadre d'intervention en sécurité routière.

Révision du Code de la sécurité routière afin d'améliorer la sécurité des usagers les plus vulnérables

Bien que certaines dispositions du Code de la sécurité routière énoncent les priorités sur le réseau routier et que d'autres sanctionnent les comportements susceptibles de mettre en péril la vie ou la sécurité, le message n'est cependant pas assez explicite pour faire évoluer le partage de la route vers une dynamique sociale plus conviviale, responsable et qui affirme la volonté de faire preuve d'une prudence accrue, particulièrement envers les usagers les plus vulnérables. L'introduction d'un principe de prudence à cette loi serait donc souhaitée.

En cohérence, afin que le Code de la sécurité routière reflète ce principe, une révision de certaines règles de circulation sera amorcée, notamment celles relatives aux priorités.

Extension des travaux de l'Unité de vigilance permanente sur les hydrocarbures au volet transport et élaboration d'un plan d'amélioration de la sécurité du transport des hydrocarbures sur le territoire québécois

L'exploitation et le transport des hydrocarbures au Québec et les risques d'accident sur l'environnement et les personnes inquiètent nombre de citoyens qui interpellent le gouvernement. Par ailleurs, la multiplicité des intervenants, dont le gouvernement fédéral et les municipalités, affecte la capacité du gouvernement à agir efficacement.

Mise en place en septembre 2014, l'Unité de vigilance permanente sur les hydrocarbures a pour mission d'établir un canal de communication efficace entre les promoteurs d'infrastructures pétrolières ou gazières et le gouvernement du Québec, de s'assurer du maintien des relations avec les communautés par un suivi des activités et des opérations, et de veiller à ce que toute l'information relative à la sécurité et à la protection de l'environnement soit transmise aux acteurs directement concernés.

Dans le cadre du Plan d'action 2017-2020 de la Politique énergétique 2030, les travaux de l'Unité de vigilance ont été étendus pour couvrir le transport des hydrocarbures (ferroviaire, maritime et routier). Il est également prévu qu'un plan d'amélioration de la sécurité du transport des hydrocarbures sur le territoire québécois soit élaboré. Le Plan d'action 2018-2023 de la Politique de mobilité durable réaffirme cette intention et s'assure de sa prolongation jusqu'en 2023.

Adaptation des interventions légales et réglementaires nécessaires à l'émergence des véhicules autonomes

À l'heure actuelle, le Code de la sécurité routière n'est pas entièrement adapté pour une couverture réglementaire adéquate des véhicules autonomes, ce qui est normal considérant l'arrivée récente de ceux-ci et le développement très rapide de ce secteur. Il convient donc d'instaurer un cadre législatif et réglementaire apte à encadrer l'émergence des véhicules autonomes.

Le gouvernement souhaite également encourager l'utilisation des technologies en lien avec les véhicules connectés et autonomes pour d'autres fins que l'utilisation individuelle, notamment en stimulant leur utilisation à des fins de partage, pour connecter les grands systèmes de transport en place (approche *first mile last mile*) et améliorer le transport de marchandises.

Pour ce faire, le gouvernement met sur pied un comité conjoint composé du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), dont le but ultime est d'encadrer adéquatement l'arrivée des véhicules autonomes au Québec afin de permettre, à moyen terme, leur circulation sécuritaire sur les routes du Québec. Ce comité permettra également d'assurer l'introduction des véhicules autonomes de façon sécuritaire tout en favorisant l'innovation, le développement économique et la mobilité durable.

Des modifications au Code de la sécurité routière seront nécessaires afin de tenir compte de la nouvelle réalité de ce type de véhicules. D'ici là, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports entend procéder par projets pilotes pour permettre la circulation de véhicules autonomes sur le réseau routier. Le ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation s'assurera de son côté que les adaptations réglementaires répondront adéquatement aux besoins exprimés par l'industrie québécoise.

Le budget nécessaire à la mise sur pied de ce comité et à ses travaux sera puisé à même les crédits des organismes concernés.

DIMENSION 4

FAVORISER L'ÉLECTRIFICATION
ET LE DÉPLOIEMENT
DE VÉHICULES
ÉCOÉNERGÉTIQUES



Poursuivre les efforts en électrification des transports

Mesures	Budget 2018-2023 (millions de dollars)	Responsables	Approche RTA
Programme Roulez vert	124,4	TEQ	A
Chantiers de la Grappe industrielle des véhicules électriques et intelligents	4	MESI	A
Poursuite d'initiatives diverses du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020			
<i>Soutien aux projets d'investissement liés à l'électrification des transports</i>	12	MESI	A
<i>Projets mobilisateurs en électrification des transports</i>	13,5	MESI	A
<i>Appui à des projets d'innovation industrielle</i>	11	MESI	S. O.
Application de la norme VZE	---	MDDELCC	A
TOTAL	164,9		

Programme Roulez vert

La cible du Plan d'action en électrification des transports (PAET) 2015-2020 de 100 000 véhicules électriques ou hybrides rechargeables immatriculés au Québec en 2020 est ambitieuse. À cet égard, le programme Roulez vert est une mesure importante afin d'encourager l'acquisition et l'utilisation des véhicules légers électriques.

Le programme comporte deux volets. Le volet « Roulez électrique » offre des rabais à l'achat de véhicules électriques et hybrides rechargeables. Le volet « Branché au travail » offre une aide financière pour l'acquisition et l'installation d'une borne de recharge en milieu de travail destinée à l'usage des employés.

Le financement additionnel de 92,1 millions de dollars permettra de prolonger le volet « Roulez électrique » du programme Roulez vert pour une année additionnelle, soit 2018-2019. En comptant les sommes déjà prévues de 32,3 millions de dollars pour les deux volets, le soutien total est donc de 124,4 millions de dollars.

Soutien aux chantiers de la Grappe industrielle des véhicules électriques et intelligents

L'électrification des transports est de plus en plus associée aux véhicules autonomes et intelligents. La Grappe industrielle des véhicules électriques et intelligents a été mise sur pied en 2017, afin, entre autres, d'améliorer la collaboration au sein de cette industrie et d'augmenter la cohérence des actions économiques.

Le gouvernement entend soutenir les projets émanant des chantiers de la Grappe industrielle des véhicules électriques et intelligents qui visent l'innovation, la démonstration technologique et la réglementation associée, ou qui permettent de positionner le Québec comme un leader mondial dans ces deux secteurs industriels.

Le ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation dispose d'un budget de 4 millions de dollars pour soutenir les activités et les projets de cette grappe jusqu'en 2023.

Poursuite d'initiatives diverses du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020

Plusieurs initiatives sous la responsabilité du ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation en lien avec l'électrification des transports ont été entreprises dans le cadre du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020. Certaines de ces initiatives, pour lesquelles un solde budgétaire est disponible, se poursuivront jusqu'en 2020 ou 2021.

Soutien aux projets d'investissement liés à l'électrification des transports

Dans le secteur de l'électrification des transports, le Québec se distingue en Amérique du Nord par la fabrication de véhicules de courte série, son expertise dans les technologies de la motorisation électrique, des batteries, des systèmes de recharge et la disponibilité d'électricité abordable, de source renouvelable et produite sans émission de GES. Le gouvernement entend tirer profit de cette position pour consolider sa filière du transport électrique et attirer des entreprises étrangères dans les domaines liés au transport de demain, dont les véhicules autonomes.

À cette fin, le gouvernement alloue 12 millions de dollars d'aide financière pour des projets d'investissement au Québec dans ce secteur d'ici la fin de l'année financière 2019-2020.

Projets mobilisateurs en électrification des transports

Afin de réduire la dépendance du Québec aux importations d'énergies fossiles et de favoriser la transition vers une économie sobre en carbone, le gouvernement a octroyé 20 millions de dollars pour la réalisation de projets mobilisateurs en électrification des transports d'ici à 2020. Par le concept de projet mobilisateur, le gouvernement soutient financièrement des entreprises privées à but lucratif afin qu'elles regroupent leurs efforts pour mener à bien un projet de conception d'un produit ou d'un procédé novateur, en mobilisant des universités, des centres publics de recherche ainsi que des PME.

Au 31 décembre 2017, le solde de l'enveloppe était de 13,5 millions de dollars. Un premier appel de projets a permis d'attribuer une somme de 8,6 millions de dollars au projet « Développement mobilisateur de véhicules lourds innovants 100 % électriques », et un deuxième appel de projets a été lancé le 18 janvier 2018, avec une somme disponible de 11,4 millions de dollars.

Appui à des projets d'innovation industrielle

Des organismes d'intermédiation soutenus par le gouvernement agissent comme courtiers pour mettre en commun l'expertise industrielle et l'expertise universitaire et collégiale dans des projets effectués en collaboration, en plus de participer à leur financement. Ces organismes sont des plates-formes de développement et de financement de projets de recherche orientés vers les besoins de l'industrie, associant des entreprises et des institutions publiques de recherche telles que les universités, les collèges et les centres de recherche publics. Les projets choisis couvrent toute la chaîne d'innovation.

Il est prévu que des appels de projets soient lancés par les regroupements sectoriels de recherche industrielle concernés par l'électrification des transports et le transport intelligent : InnovÉÉ, le Partenariat de recherche orientée en microélectronique, photonique et télécommunications, le Pôle de recherche et d'innovation en matériaux avancés du Québec et le Consortium de recherche et d'innovation en transformation métallique.

Une somme de 11 millions de dollars en provenance du Fonds vert est disponible d'ici la fin de l'année financière 2019-2020.

Application de la norme VZE

La Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants (loi VZE) a été adoptée en 2016. La norme VZE, qui en découle, est entrée en vigueur en janvier 2018. À partir de l'année modèle 2018, les constructeurs automobiles assujettis sont obligés d'accumuler des crédits en offrant à la vente sur le marché québécois des véhicules zéro émission ou des véhicules à faibles émissions (VFE).

Le pourcentage de crédits obligatoires à accumuler pour chaque constructeur est calculé en fonction de la quantité totale de véhicules automobiles neufs qu'il aura vendus ou loués au Québec. Cette norme vise exclusivement les moyens et grands constructeurs automobiles.

En plus de contribuer à la lutte contre les changements climatiques, cette loi vise à stimuler l'offre et à entraîner une plus grande disponibilité des véhicules propres au Québec, au bénéfice de la population québécoise.

Le gouvernement suivra de près l'application de la loi VZE, de même que l'évolution du parc de véhicules propres, c'est-à-dire principalement électriques ou hybrides rechargeables, au cours des années à venir, en vue de l'atteinte des cibles qu'il s'est fixées à cet égard.



Poursuivre le déploiement des bornes de recharge

Mesures	Budget 2018-2023 (millions de dollars)	Responsables	Approche RTA
Soutien à l'implantation d'infrastructure de recharge électrique			
<i>Bornes de recharge rapide le long des principaux axes routiers</i>	2,6	MTMDET	A
<i>Déploiement de la recharge multi-logements et sur rue</i>	10,8	TEQ	A
TOTAL	13,4		

Soutien à l'implantation d'infrastructure de recharge électrique

Le soutien à l'implantation d'infrastructure de recharge électrique comporte deux volets. Ces volets (axes routiers et immeubles locatifs, bureaux et stationnements) étaient déjà inscrits dans le PAET 2015-2020 et bénéficient déjà de financement.

Bornes de recharge rapide le long des principaux axes routiers

En vertu du PAET 2015-2020, des investissements de 2,5 millions de dollars sont actuellement prévus d'ici 2020 pour accélérer et intensifier l'implantation de bornes de recharge rapide le long des principaux axes routiers.

Déploiement de la recharge multi-logements et sur rue

Un soutien financier de 4,8 millions de dollars est déjà prévu jusqu'en 2020. Cette mesure découle du PAET 2015-2020. À ce soutien s'ajoutent des sommes de 6 millions de dollars, pour un soutien total de 10,8 millions de dollars.

Soutenir le développement de différentes formes d'énergie

Mesures	Budget 2018-2023 (millions de dollars)	Responsables	Approche RTA
Étude exhaustive sur les carburants de remplacement selon une approche du cycle de vie	0,3	TEQ	A
Soutien à l'installation de stations de gaz naturel – Route bleue	2,9	TEQ	A
Règlement sur la teneur minimale en carburants renouvelables dans l'essence et le carburant diesel	---	MERN	A
Projet pilote de stations multicarburants	10,4	MERN	A
TOTAL	13,6		

Étude exhaustive sur les carburants de remplacement selon une approche du cycle de vie

L'étude proposée s'attardera sur le potentiel de réduction des émissions de GES associé à l'utilisation des différents carburants de remplacement (gaz naturel comprimé, gaz naturel liquéfié, propane, hydrogène, biocarburants et électricité) en comparaison avec les carburants conventionnels, à savoir l'essence et le carburant diesel. Elle tiendra compte des types de motorisation, des aspects environnementaux et économiques, et ce, selon une approche du cycle de vie. Selon les conclusions de cette étude, des propositions d'ajustements aux mesures déjà en cours pourront être formulées, de même que des suggestions de nouvelles mesures, si pertinent.

Le gouvernement accorde 100 000 \$ en 2018-2019 et 150 000 \$ en 2019-2020 pour la réalisation de cette étude.

Soutien à l'installation de stations de gaz naturel – Route bleue

L'objectif de cette mesure est d'appuyer financièrement le déploiement d'infrastructures de distribution de gaz naturel afin de faciliter le ravitaillement des camions utilisant ce carburant, pour en accélérer le déploiement au Québec.

Cette mesure bénéficie d'un financement de 2,9 millions de dollars disponible jusqu'en 2020-2021.

Règlement sur la teneur minimale en carburants renouvelables dans l'essence et le carburant diesel

Les carburants les plus utilisés à l'heure actuelle, soit l'essence et le diesel, peuvent contenir une teneur minimale en carburants renouvelables sans affecter le fonctionnement ou la performance des véhicules. Une teneur minimale en carburants renouvelables permettrait de garantir un marché pour les carburants renouvelables produits au Québec et de sécuriser les investissements des producteurs qui désirent augmenter leurs volumes de production.

Le gouvernement imposera, par règlement, des teneurs minimales en carburants renouvelables de 5 % dans l'essence et de 2 % dans le carburant diesel. Ces teneurs pourront être haussées progressivement, en fonction de la capacité de production de carburants renouvelables des entreprises québécoises.

Projet pilote de stations multicarburants

Annoncé dans la Politique énergétique 2030 du gouvernement, le projet pilote de stations multicarburants vise à permettre au grand public d'accéder à une variété de carburants à partir de points de vente qui seront implantés, d'abord dans des lieux à fort potentiel d'utilisation du Québec, puis dans le reste de la province. Les carburants qui seront proposés aux consommateurs incluent l'essence, les biocarburants, le gaz naturel, le propane, l'électricité et l'hydrogène.

Des sommes totalisant 10,4 millions de dollars ont déjà été prévues jusqu'en 2022 pour la réalisation de ce projet pilote.

Encourager l'utilisation de véhicules écoénergétiques pour le transport des marchandises

Mesures	Budget 2018-2023 (millions de dollars)	Responsables	Approche RTA
Programme Écocamionnage	36,8	MTMDET	A
Programme Écoconduite	13,4	TEQ	A
Programme de gestion de l'énergie dans les parcs de véhicules routiers	17,9	TEQ	A
Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire en matière de réduction ou d'évitement des émissions de gaz à effet de serre (PETMAF)	25,2	MTMDET (Cadres : Ferroviaire; Maritime)	T, A
TOTAL	93,3		

Programme Écocamionnage

L'objectif du programme Écocamionnage, qui découle du PACC 2013-2020, est de favoriser l'utilisation d'équipements et de technologies visant à améliorer l'efficacité énergétique tout en réduisant les émissions de GES dans le transport des marchandises. Le programme cible plus particulièrement l'industrie du transport des marchandises et des véhicules lourds.

Ce programme a été prolongé le 21 novembre 2017, et ce, jusqu'au 31 décembre 2020. Le financement associé à ce prolongement est de 36,8 millions de dollars.

Programme Écoconduite

L'écoconduite est une technique de conduite automobile économe en carburant, écologique et économique adaptée aux moteurs actuels. Cette conduite a un impact significatif sur la consommation et l'environnement, ainsi que sur la sécurité.

Le programme Écoconduite offrira une aide financière pour la réalisation d'activités de formation ou de sensibilisation à l'écoconduite auprès de conducteurs de véhicules légers ou lourds. L'aide financière pourrait être attribuée au demandeur sous la forme d'un rabais à l'achat appliqué immédiatement lors de la facturation d'une activité par une organisation approuvée par Transition énergétique Québec. Les demandeurs admissibles incluent toute entreprise immatriculée au Registraire des entreprises du Québec, toute municipalité et tout organisme public ayant un établissement au Québec, sauf certaines exceptions.

Un financement de 5,4 millions de dollars est déjà prévu jusqu'en 2020 pour ce programme, en vertu du PACC 2013-2020. Un financement additionnel de 8 millions de dollars pour chacune des deux années restantes du Plan d'action est accordé par le gouvernement, de sorte que l'aide totale sera de 13,4 millions de dollars.

Programme de gestion de l'énergie dans les parcs de véhicules routiers

Il s'agit d'un nouveau programme qui offrira de l'aide financière aux entreprises de transport afin de les accompagner dans la réalisation d'un bilan de la consommation énergétique et des émissions de GES de leurs parcs de véhicules. Ce bilan sera suivi de recommandations quant aux mesures à mettre en œuvre pour diminuer l'impact de leur consommation énergétique.

L'accompagnement pourrait également se traduire par la réalisation d'études de faisabilité, l'implantation de mesures spécifiques et le suivi des résultats.

Un financement de 7,9 millions de dollars est déjà prévu jusqu'en 2022. Le gouvernement, dans le cadre de la Politique de mobilité durable et du Plan directeur en transition énergétique, ajoute 10 millions de dollars sur deux ans aux sommes déjà consenties.

Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire en matière de réduction ou d'évitement des émissions de gaz à effet de serre (PETMAF)

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports poursuivra le soutien financier gouvernemental à ce programme, incitatif financier administré par ce ministère et inscrit au Plan d'action en électrification des transports 2015-2020. Ce programme vise à encourager l'innovation, le recours aux technologies vertes adaptées au transport et les transporteurs à mener des audits énergétiques pour l'ensemble de leurs activités.

Des sommes totalisant 25,2 millions de dollars sont déjà prévues par le gouvernement pour la poursuite du programme jusqu'en 2020.

DIMENSION 5

ASSUMER
LE LEADERSHIP
DE LA MOBILITÉ DURABLE
AU QUÉBEC



Appuyer la filière industrielle des équipements de transport terrestre

La Politique de mobilité durable 2030 prévoit plusieurs plans d'action sectoriels, dont l'un d'eux, le Plan d'action pour l'industrie du transport terrestre et de la mobilité durable, est sous la responsabilité du ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation. Ce plan d'action a pour vision de faire de l'industrie québécoise des équipements de transport terrestre une référence pour ses solutions novatrices en mobilité durable et en transport intelligent, forte d'entreprises compétitives et d'une main-d'œuvre créative qui contribuent à la prospérité économique du Québec.

Pour y parvenir, le Plan d'action pour l'industrie du transport terrestre et de la mobilité durable s'appuie sur quatre axes d'intervention :

- Axe 1 : Soutenir les projets et investir dans la main-d'œuvre.
- Axe 2 : Accroître la présence des entreprises sur les marchés hors Québec.
- Axe 3 : Renforcer la recherche et l'innovation.
- Axe 4 : Devenir un leader mondial en démonstration.

Ces quatre axes regroupent plusieurs mesures qui seront annoncées par le ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation. Des 113,9 millions de dollars prévus, 41 millions sont de nouvelles sommes.

Axes d'intervention du Plan d'action pour l'industrie du transport terrestre et de la mobilité durable	Budget 2018-2023 (millions de dollars)	Responsables	Approche RTA
1. Soutenir les projets et investir dans la main-d'œuvre	40,4	MESI	S. O.
2. Accroître la présence des entreprises sur les marchés hors Québec	10,1	MESI	S. O.
3. Renforcer la recherche et l'innovation	54,3	MESI	S. O.
4. Devenir un leader mondial en démonstration	9,1	MESI	S. O.
TOTAL	113,9		

Stimuler la recherche et le développement

Pour accélérer l'innovation et accroître la compétitivité des entreprises, il est essentiel qu'elles profitent de l'expertise et des ressources des institutions de recherche publiques. C'est dans cette optique que les regroupements de recherche industrielle (RSRI) tels qu'InnovÉÉ et PROMPT travaillent à accroître les liens entre les entreprises et les institutions de recherche publiques en vue de financer des projets de recherche en collaboration.

En complémentarité des sommes en provenance du Fonds vert, de nouvelles sommes sont prévues pour renforcer l'attractivité du savoir-faire québécois et ainsi aider à attirer de grandes entreprises au Québec. Il importe également que les PME du Québec soient en mesure de développer des produits adaptés au contexte mondial.

Mesures	Budget 2018-2023 (millions de dollars)	Responsables	Approche RTA
Passeport innovation	58	MESI	S. O.
Appel de projets aux PME pour le développement de produits et de solutions en partenariat avec des donneurs d'ordre mondiaux	3	MESI	S. O.
Projet mobilisateur de l'avion écologique	48,6	MESI	A
Appuyer financièrement la recherche sur la mobilité interurbaine au Québec	1,5	MTMDET	T, A
Assurer une veille gouvernementale en innovation et technologie en matière de mobilité durable	---	MTMDET	S. O.
Autre mesure - Transport maritime	0,3	MTMDET (Cadre : Maritime)	S. O.
TOTAL	111,4		

Passeport innovation

La mesure Passeport innovation a été mise en place à la suite du Plan économique du Québec 2015-2016 pour la période 2015-2016 à 2017-2018. Les objectifs de la mesure sont :

- > faire croître l'innovation et instaurer une culture d'innovation au sein des PME, des coopératives et des organismes à but non lucratif (OBNL) de développement social en facilitant les maillages entre les organismes de recherche;
- > améliorer la compétitivité et le positionnement concurrentiel des PME par l'adoption de pratiques et de technologies innovantes ainsi que par la mise en place des changements organisationnels inhérents.

Comme annoncé dans le cadre de la Stratégie québécoise de la recherche et de l'innovation, cette mesure sera intégrée dans le programme Innovation. Le volet 1 de ce programme sera doté d'une somme totale de 58 millions de dollars jusqu'en 2021-2022. Les projets d'innovation des entreprises du secteur de la mobilité durable pourront bénéficier de ces sommes.

Appel de projets aux PME pour le développement de produits et de solutions en partenariat avec des donneurs d'ordre mondiaux

La mesure vise à permettre à une ou plusieurs PME d'intégrer de manière durable des réseaux d'innovation de calibre mondial à travers le développement conjoint à l'international de solutions novatrices.

À cet effet, le gouvernement octroie 3 millions de dollars répartis sur les cinq ans du présent plan d'action.

Projet mobilisateur de l'avion écologique

Il importe de réduire l'empreinte environnementale des produits et services du secteur aérospatial québécois, notamment par l'entremise d'une réduction des émissions de GES générées afin de s'ajuster aux nouvelles normes environnementales internationales à venir (par exemple la norme de l'Organisation de l'aviation civile internationale [OACI] sur les émissions de CO₂ s'appliquant aux conceptions de nouveaux types d'aéronefs à partir de 2020).

À cet égard, le projet mobilisateur de l'avion écologique, le projet Systèmes aéronautiques d'avant-garde pour l'environnement (SA2GE), est un projet de développement de technologies structurantes pour l'avenir du secteur aérospatial québécois et qui contribuera à la réduction des émissions de GES, tant au Québec qu'à l'international.

Le gouvernement offre un soutien en continu à ce projet depuis 2015. Les sommes prévues pour la période 2018-2020 sont de 48,6 millions de dollars.

Appuyer financièrement la recherche sur la mobilité interurbaine au Québec

Les déplacements interurbains des personnes représentent un autre domaine où l'amélioration des services peut réduire significativement les émissions de GES. Aujourd'hui, l'autocar, l'autobus, le train et l'avion constituent les principales solutions de remplacement à l'automobile pour le transport interurbain. Cependant, les nouvelles technologies dans le transport, tant en ce qui a trait aux véhicules qu'en ce qui concerne les systèmes, permettent d'entrevoir des solutions innovantes pour les années à venir.

C'est dans ce contexte que le gouvernement du Québec octroie une somme de 1,5 million de dollars sur cinq ans à la Chaire Mobilité de l'École polytechnique de Montréal.

Le mandat de recherche consiste à faire l'état de situation actuel et futur à l'horizon 2030 de la mobilité interurbaine au Québec et ailleurs dans le monde, à réaliser une analyse stratégique de la mobilité interurbaine au Québec, à définir les besoins actuels et futurs de déplacements de la population sur l'ensemble du territoire et à formuler des recommandations de pistes de solution pour positionner le Québec parmi les leaders de la mobilité interurbaine de demain.

L'objectif du mandat est de proposer au gouvernement une ou des solutions de mobilité interurbaine innovantes et réalisables, qui permettraient de tirer profit de l'expertise industrielle et en recherche du Québec.

L'amélioration de l'offre de services de transport collectif, de la rapidité, du confort et de la sécurité des déplacements de l'ensemble de la population (jeunes, aînés, personnes avec un handicap, etc.), le tout en tenant compte des avancées technologiques, des forces industrielles du Québec, d'un échéancier de réalisation et d'une planification intégrée du territoire, sont également des objectifs visés par le mandat. Celui-ci devra également s'attacher à démontrer la faisabilité et la viabilité financière d'un tel service, qui devra obligatoirement être une solution de mobilité durable incluant une empreinte environnementale minimale.

Un groupe de travail interministériel coordonné par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports assurera le suivi du projet avec la Chaire.

Assurer une veille gouvernementale en innovation et technologie en matière de mobilité durable

Plusieurs phénomènes tels que l'arrivée de nouvelles technologies, les véhicules autonomes ou les systèmes de transport intelligents se conjuguent et bousculent présentement le secteur des transports. Ce dernier doit pouvoir s'adapter à l'effervescence dans les nouvelles technologies et aux nouvelles façons de faire. Compte tenu du rythme accéléré des développements technologiques et des façons de faire en matière de mobilité durable, le gouvernement doit rester à l'affût de l'évolution dans ce domaine. Il compte assumer pleinement son rôle de chef de file en assurant une veille de manière continue favorisant l'exploration, le développement et éventuellement le déploiement d'initiatives et de nouvelles technologies innovantes permettant de développer et d'offrir aux citoyens et aux entreprises un ensemble de services de mobilité. Cette veille active permettra d'explorer de nouvelles avenues, d'en évaluer la pertinence pour le Québec, et éventuellement de mettre en avant différentes initiatives et de faciliter l'adoption des meilleures innovations technologiques, si jugées utiles.

Renforcer l'exemplarité de l'État

Les mesures énoncées dans le Plan d'action constituent pour la plupart des initiatives visant à imprimer une nouvelle direction au développement de la mobilité sur l'ensemble du territoire québécois. Cela requerra dans plusieurs cas des ajustements significatifs dans les comportements et les habitudes de la part des usagers du système de transport et de manière plus large aux acteurs et intervenants à tous les niveaux de l'écosystème des transports.

Le gouvernement du Québec doit donner l'exemple en démontrant qu'il fait lui aussi les efforts nécessaires.

Mesures	Budget 2018-2023 (millions de dollars)	Responsables	Approche RTA
Directive qui définit les critères de localisation des édifices publics gouvernementaux	---	SQI (Cadre : Collectif urbain)	R, T
Électrification de la flotte gouvernementale	---	MTMDET, CGER	A
Déplacement des employés de l'État	4,2	MDDELCC, SCT	R, T, A
TOTAL	4,2		

Directive qui définit les critères de localisation des édifices publics gouvernementaux

L'élaboration de cette directive vise à doter le Québec d'un cadre de gestion intégrée afin d'accélérer les efforts gouvernementaux pour la localisation des édifices publics respectant les principes d'un aménagement du territoire favorable à la mobilité durable, en s'inspirant des meilleures pratiques d'ici et d'ailleurs.

Plus précisément, cette directive orientera les ministères et les organismes publics ciblés dans une perspective d'amélioration continue et d'efficacité de l'État, à planifier leurs interventions en tenant compte des orientations gouvernementales en aménagement du territoire, ainsi que des principes de la mobilité durable, tant pour les personnes que pour les marchandises. Par exemple, la localisation des édifices publics peut se faire en considérant l'accès aux transports collectifs et aux transports actifs, tout en améliorant l'accessibilité aux services.

Électrification de la flotte gouvernementale

L'électrification des transports est un des éléments clés des efforts en mobilité durable au Québec. Il est normal que le gouvernement soit très proactif quant à son propre parc de véhicules. Dans la foulée du PAET 2015-2020, une enveloppe de 3 millions de dollars par année est réservée, à compter de 2020-2021, à la poursuite de l'électrification de la flotte gouvernementale. Toutefois, les montants des dépenses sont assumés par les ministères et les organismes concernés, à même leurs crédits, de sorte qu'il n'y a aucune incidence financière dans le cadre de ce plan d'action.

Déplacements des employés de l'État

Un autre aspect important de l'exemplarité gouvernementale en matière de mobilité durable concerne le déplacement de ses propres employés entre leur domicile et leur lieu de travail, de même que leurs déplacements professionnels. À cet égard, en conformité avec l'action 11.2 du PACC 2013-2020, le gouvernement a mis en œuvre des mesures visant la réduction des émissions de GES liées à la flotte gouvernementale (voir mesure précédente) et à la réduction des déplacements par une utilisation accrue des transports collectifs et actifs par ses employés.

Un solde budgétaire de 4,2 millions de dollars de l'enveloppe originale sera utilisé pour poursuivre la mise en œuvre de cette action d'ici 2020-2021.

À terme, il est souhaité que les employés des organismes publics puissent avoir recours à une gamme de choix de transport améliorés et que soit accessible une organisation du travail qui contribue à réduire les déplacements.

Développer et appliquer des outils économiques de gestion de la demande en transport

Les stratégies et les actions basées sur l'amélioration et la gestion de l'offre de transport, notamment l'offre routière et de transport en commun, ne peuvent à elles seules faire reculer une demande poussée par des facteurs structurels très forts qui favorisent les déplacements en automobile et des actions devront être prises pour agir concrètement sur ces facteurs. Une mobilité plus durable ne pourra être atteinte que si des mesures de gestion de la demande importantes sont mises en place.

Gérer la demande en transport par des instruments économiques consiste à agir concrètement sur les facteurs qui déterminent cette demande, laquelle s'exprime par l'intermédiaire de trois dimensions : le mode utilisé, l'itinéraire choisi et le moment du déplacement. Dans ce contexte, les principaux facteurs qui déterminent la demande sont l'aménagement du territoire, les coûts des divers modes et les préférences des utilisateurs. En agissant sur ces trois facteurs, il devient possible d'influencer le mode utilisé, l'itinéraire emprunté ou le moment du déplacement au moyen d'un instrument économique.

Parallèlement aux instruments économiques, il y a d'autres façons de gérer la demande en transport, voire de l'éliminer dans certaines circonstances particulières. Ainsi, les plans de déplacement discutés aux dimensions 1 et 5 sont des outils non économiques qui peuvent permettre de réduire la demande de transport, en regroupant des utilisateurs

effectuant des trajets semblables. Les nouvelles mobilités, discutées plus haut, sont des outils de nature technologique ou qui influent sur les façons de faire et qui peuvent faciliter la gestion de la demande.

Dans le présent plan d'action, le gouvernement lance un chantier sur le financement de la mobilité afin, entre autres objectifs, d'approfondir ses connaissances sur les outils économiques de gestion de la demande. Plus de détails sur ce chantier se trouvent dans les conditions gagnantes plus loin dans le texte.

À cet égard, aucune mesure économique en lien avec la gestion de la demande en transport n'est prévue dans ce premier plan d'action, mais des travaux exhaustifs se poursuivront dans cette direction.

Améliorer le processus de planification intégrée des interventions en transport

Mesures	Budget 2018-2023 (millions de dollars)	Responsables	Approche RTA
Analyse du processus de planification et propositions d'amélioration pour les projets de développement	---	MTMDET	R, T, A
Stratégie de collecte des données probantes en transport			
<i>Collecte de données en transport modal ainsi que sur l'usage du réseau et des services</i>	2	MTMDET	S. O.
<i>Enquête origine-destination nationale sur le transport des personnes</i>	7,8	MTMDET	S. O.
<i>Études ou enquêtes sur la circulation des véhicules lourds, y compris le transport de matières dangereuses</i>	4,8	MTMDET (Cadre : Routier des marchandises)	S. O.
Acquisition de données pour préparer l'arrivée des véhicules autonomes	1,5	MTMDET; CGER (Cadre : Nouvelles mobilités)	S. O.
Autres mesures – Transport collectif urbain	---	MTMDET (Cadre : Collectif urbain)	
TOTAL	16,1		

Analyse du processus de planification et propositions d'amélioration pour les projets de développement

Lors du lancement des travaux sur la Politique de mobilité durable, il a été indiqué que celle-ci comprendrait la mise en place d'un processus de planification intégrée des interventions appuyé par de nouveaux outils d'aide à la décision, et plus particulièrement concernant les projets de développement.

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports entend en effet revoir les critères guidant ses choix d'intervention en les adaptant à la réalité de la mobilité durable et en les incorporant à un processus global de planification intégrée des interventions en transport qui touchera plusieurs de ses partenaires. Le Ministère s'assurera ainsi de prendre en compte l'ensemble des solutions de mobilité possibles, y compris les interventions sur les réseaux, mais aussi les solutions de transport collectif et actif, les programmes et les outils de gestion de la demande en transport.

Il devra ainsi prendre en compte le résultat des plans de mobilité intégrée réalisés par le milieu municipal dans le cadre des outils de planification du territoire. Ainsi, le cadre prévisionnel et les mécanismes par lesquels les choix de solutions sont faits deviennent des exercices réalisés en partenariat étroit avec le milieu municipal et les autorités organisatrices de transport, en respect de l'autonomie du milieu municipal et des rôles et responsabilités des partenaires en transport.

Dans la région métropolitaine de Montréal, l'ARTM a un rôle de coordination reconnu dans la planification du transport collectif. Le nouveau processus de planification et les mécanismes de collaboration doivent tenir compte des réalités particulières du territoire, tels les liens requis entre les deux rives de Québec et Lévis ou de Gatineau

et Ottawa (dont les mécanismes entre les deux provinces peuvent être différents dans ce dernier cas), ainsi que des particularités et de la nature des territoires des différentes régions.

Plusieurs des mesures de ce premier plan d'action vont déjà dans cette direction et posent les premiers jalons des travaux qui mèneront à des améliorations aux processus de planification actuels. Les exercices déjà amorcés iront donc en s'accéléralant et alimenteront la planification stratégique et la définition des programmations routières, de transport collectif et des autres modes, pour une programmation cohérente de projets routiers d'envergure, comme celui du troisième lien entre Québec et Lévis.

Il n'y a pas de budget spécifique alloué à ce chantier, celui-ci étant une partie intrinsèque des travaux déjà entrepris au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et qui se poursuivront au cours des années à venir. Ce processus renouvelé sera appelé à rayonner au sein de l'appareil gouvernemental pour tout ce qui a trait à la planification de la mobilité et de l'aménagement du territoire.

Stratégie de collecte des données probantes en transport

Des données à jour sont essentielles au suivi des interventions du gouvernement en mobilité, plus particulièrement sur le réseau routier. Actuellement, de nombreuses données sont obsolètes ou manquantes. Un suivi adéquat des actions de la Politique de mobilité durable, de même que d'autres interventions en transport, nécessite d'adopter une stratégie récurrente de collecte d'informations quantitatives sur l'utilisation des réseaux.

Outre les mesures d'amélioration des processus de planification mentionnées ci-dessus, les cibles et les indicateurs de la Politique nécessiteront un suivi qui devra s'appuyer sur des informations et données probantes et à jour.

Les sommes nécessaires à la réalisation de la Stratégie de collecte des données probantes en transport s'élèvent à 14,6 millions de dollars d'ici 2020-2021 et seront puisées à même les crédits du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

La stratégie se déclinera en trois volets.

Collecte de données en transport modal ainsi que sur l'usage du réseau et des services

La Stratégie de collecte de données intégrera les besoins relatifs à l'élaboration des autres cadres d'intervention sectoriels et modaux de la Politique de mobilité durable et à l'usage des réseaux et services (comptages de véhicules, taux d'occupation des véhicules et covoiturage, temps de parcours, fluidité logistique, mesures de la congestion, volet prospection, etc.).

En particulier, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports doit mettre en place une méthodologie de collecte cohérente et continue afin de mesurer les évolutions annuelles et les variations saisonnières dans l'utilisation du système de transport québécois qui relèvent ou non de sa compétence. Cela s'applique à tous les modes, tant pour les services que pour les infrastructures.

Enquête origine-destination nationale sur le transport des personnes

Cette enquête permettra de caractériser la mobilité des personnes à l'échelle régionale, interurbaine et nationale, et apportera des précisions sur leurs besoins en matière de transport. Les résultats des enquêtes combinés aux projections démographiques permettront de dresser, à partir de certains indicateurs présentés dans la Politique de mobilité durable, un portrait actuel et futur de la mobilité des personnes à l'échelle nationale. L'enquête devra permettre de couvrir les besoins de mobilité la semaine et la fin de semaine.

Études ou enquêtes sur la circulation des véhicules lourds, y compris le transport de matières dangereuses

Cette enquête nationale routière sur le camionnage interurbain (ENRC) permettra de dresser le profil du transport routier des marchandises au Québec, y compris le transport des matières dangereuses. Celle-ci est essentielle pour mieux caractériser les déplacements des marchandises et leur évolution à l'intérieur du Québec et avec ses partenaires économiques, en plus de dresser un portrait des flux sur les infrastructures sollicitées. L'enquête permet aussi de prendre de meilleures décisions en matière de développement du réseau, d'interventions visant le développement économique et la sécurité, en lien avec le transport des matières dangereuses, et de documenter les études d'opportunité ou d'impacts environnementaux et les potentiels d'intermodalité.

Acquisition de données pour préparer l'arrivée des véhicules autonomes

Les bases de données qui servent à la programmation des véhicules autonomes et connectés sont principalement bâties à partir d'informations collectées par des entreprises américaines. Présentement, le Québec ne dispose pas de données suffisantes, pertinentes et fiables, permettant la circulation des véhicules autonomes et connectés en toute sécurité.

Afin de préparer l'arrivée des véhicules autonomes, ce projet vise à bâtir une base de données ouvertes sur mesure pour le Québec. Pour ce faire, une centaine de véhicules du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports dans toutes les régions du Québec seront équipés de caméras, de capteurs embarqués et autres équipements de localisation.

Ce projet sera piloté par l'Institut du véhicule innovant (IVI) et réalisé en collaboration avec le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER). Une somme totale de 1,5 million de dollars est allouée pour ce processus qui s'échelonnnera de 2018 à 2023.

CONDITIONS GAGNANTES



Une gouvernance articulée autour de partenariats

Mesures	Budget 2018-2023 (millions de dollars)	Responsables	Approche RTA
Appui financier à l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)			
<i>Assurer des assises financières solides</i>	360	MTMDET	T
<i>Appuyer la mise en service du Réseau express métropolitain</i>	720,9	MTMDET	T, A
Amélioration de la gouvernance en transport collectif urbain			
<i>Assurer le suivi de la nouvelle gouvernance dans la région de Montréal</i>	---	MTMDET (Cadre : Collectif urbain)	S. O.
<i>Poursuivre la révision de la gouvernance et soutenir les organismes désirant se regrouper</i>	---	MTMDET (Cadre : Collectif urbain)	T
<i>Mettre en place un comité de partenaires mandaté pour étudier la possibilité de revoir la composition du conseil d'administration des sociétés de transport en commun à l'extérieur du territoire de l'ARTM</i>	---	MTMDET (Cadre : Collectif urbain)	S. O.
Concertation avec les partenaires régionaux et locaux			
<i>Accompagner le milieu municipal dans les initiatives visant à regrouper les activités des organismes admissibles</i>	---	MTMDET (Cadre : Collectif régional)	S. O.
<i>Créer des instances régionales de concertation regroupant les principaux intervenants en transport collectif régional</i>	---	MTMDET (Cadre : Collectif régional)	T
<i>Renforcement de partenariats avec les organismes du milieu pour améliorer la diffusion de l'expertise en transport actif auprès du milieu municipal et régional</i>	---	MTMDET (Cadre : Actif)	R, T
Autres mesures de gouvernance	15	MTMDET	
TOTAL	1 095,9		

Appui financier à l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)

À l'occasion du budget 2017-2018, le gouvernement a annoncé un soutien important à l'Autorité régionale de transport métropolitain, qui allait être instituée le 1^{er} juin 2017. Ce soutien comprend deux volets :

- assurer des assises financières solides à l'ARTM;
- appuyer la mise en service du Réseau express métropolitain (REM).

Les soutiens totaux à ces deux volets sont respectivement de 360 et 720,9 millions de dollars. Pour le second volet, les montants de l'aide comprennent une contribution à l'exploitation, de même qu'une compensation liée à la plus-value foncière. Le soutien à l'ARTM en lien avec le REM est distinct des investissements du gouvernement dans le projet lui-même, discuté à la dimension 3 du présent plan d'action. Des détails additionnels sur l'appui à l'ARTM sont disponibles dans les Plans économiques du Québec 2017-2018 et 2018-2019.

Amélioration de la gouvernance en transport collectif urbain

Un des facteurs clés pour la facilitation de l'arrimage entre la planification de l'aménagement du territoire et celle des transports en milieu urbain est une saine gouvernance, basée sur les meilleures pratiques, notamment en ce qui concerne le transport collectif. Une telle gouvernance, qui est nécessairement intégrée, doit pouvoir répondre aux besoins du milieu municipal tout en assurant l'efficacité des services rendus aux citoyens. Elle doit de plus être conçue de telle manière à encourager la participation d'experts indépendants.

Le gouvernement met en place quelques mesures en lien avec la gouvernance des transports collectifs en milieu urbain, qui permettront de tendre vers ces objectifs. Ces mesures seront élaborées à même les crédits alloués au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Assurer le suivi de la nouvelle gouvernance dans la région de Montréal

La mise en place de l'Autorité régionale de transport métropolitain, la création du Réseau de transport métropolitain, de même que l'abolition de l'Agence métropolitaine de transport et des Conseils intermunicipaux de transport constituent des transformations majeures à l'organisation des transports de la région de Montréal. Pour s'assurer que cette nouvelle gouvernance est efficace, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports en suivra de près le fonctionnement et sera à l'écoute des besoins des nouveaux organismes. Cette nouvelle approche pourra également influencer les réflexions concernant la gouvernance du transport collectif dans d'autres régions.

Poursuivre la révision de la gouvernance et soutenir les organismes désirant se regrouper

Au cours des dernières années, un consensus s'est développé sur la nécessité d'optimiser la planification et le développement des services de transport collectif. Le cadre institutionnel actuel n'encourage pas la réalisation efficace des projets. Viennent s'ajouter des problèmes liés à l'exploitation des services, le manque d'intégration tarifaire, l'interconnexion des services offerts, l'information aux usagers ou au financement des services.

Le gouvernement du Québec souhaite soutenir les initiatives et encourager les nouveaux modèles de gouvernance afin de participer à l'amélioration de la planification et de l'organisation des services de transport collectif. Pour ce faire, le gouvernement entend s'inspirer des meilleures pratiques.

Mettre en place un comité de partenaires mandaté pour étudier la possibilité de revoir la composition du conseil d'administration des sociétés de transport en commun à l'extérieur du territoire de l'ARTM

La présence d'experts indépendants au sein des conseils d'administration des sociétés de transport apparaît comme une saine pratique de gestion, en ce sens qu'elle devrait permettre de créer un environnement décisionnel partagé entre l'imputabilité politique et l'amélioration des pratiques de planification. À cet égard, par l'intermédiaire d'un comité de partenaires, le gouvernement souhaite encourager davantage la présence d'experts indépendants dans les conseils d'administration des sociétés de transport en commun à l'extérieur du territoire de l'ARTM.

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports entend s'inspirer de la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État pour guider les travaux du comité.

Concertation avec les partenaires régionaux et locaux

L'amélioration de la gouvernance, cette fois au niveau régional, passe par la concertation entre les nombreux intervenants. Dans cette perspective, le Plan d'action de la Politique de mobilité durable met en avant des mécanismes qui permettront de faire progresser les travaux vers une meilleure gouvernance régionale des transports collectifs et actifs.

Plus de détails concernant ces actions se trouvent dans les cadres d'intervention. Des modalités plus précises concernant ces mesures seront formulées ultérieurement.

Accompagner le milieu municipal dans les initiatives visant à regrouper les activités des organismes admissibles

Le Québec compte un nombre élevé d'organismes impliqués en mobilité des personnes en région et les chevauchements sont trop nombreux. Le gouvernement prévoit accompagner le milieu municipal dans les initiatives visant à regrouper les organisations afin d'améliorer la gouvernance et la planification régionale. Le but est de rendre la gestion des services plus efficace et mieux intégrée. L'objectif des initiatives devrait permettre de favoriser l'autonomie régionale, l'optimisation des réseaux disponibles et la responsabilisation des élus et du milieu en matière de transport collectif. Les paramètres des programmes concernés seront revus de manière à favoriser les regroupements de ressources en transport régional.

Créer des instances régionales de concertation regroupant les principaux intervenants en transport collectif régional

Des instances régionales doivent être mises en place afin de regrouper tous les intervenants en transport collectif du territoire d'une région administrative. Le mandat de cette instance de concertation est de développer une vision et une planification régionale des services afin d'améliorer l'offre de mobilité aux usagers. Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports souhaite renforcer la coopération entre les différentes instances locales de planification et de gestion des services, mais aussi valoriser les expériences.

Renforcement de partenariats avec les organismes du milieu pour améliorer la diffusion de l'expertise en transport actif auprès du milieu municipal et régional

Cette mesure vise à soutenir techniquement les initiatives des partenaires du milieu pour l'élaboration de guides de planification, de conception, de réalisation et d'exploitation des territoires et des infrastructures en faveur des piétons et des cyclistes. Sont compris les adaptations nécessaires pour l'ensemble des clientèles présentant une déficience motrice, sensorielle ou intellectuelle, de même que l'arrimage du transport actif avec les autres modes de transport. Ce partenariat sous-tend également les activités de formation en milieu municipal.

Un financement adéquat et pérenne

Mesures	Budget 2018-2023 (millions de dollars)	Responsables	Approche RTA
Chantier sur le financement de la mobilité	---	MTMDET	R, T, A
Harmonisation des programmes d'innovation et de démonstration afin de sécuriser le financement	---	MESI	S. O.
TOTAL	---		

Chantier sur le financement de la mobilité

Le gouvernement lancera à court terme un grand chantier sur le financement de la mobilité au Québec. Le chantier proposé vise principalement à proposer des pistes de financement afin de permettre aux acteurs en mobilité durable d'assumer pleinement leurs responsabilités dans une perspective durable, et avec les outils adéquats. À cet égard, une analyse comparative exhaustive d'instruments de financement sera effectuée, le tout en tenant compte des besoins et spécificités du Québec.

Dans le cadre de ce chantier, des réflexions en matière de gestion de la demande en transport seront requises. En effet, la gestion de la demande de transport peut contribuer de façon significative à implanter une approche durable de la planification et de la gestion des réseaux de transport, en optimisant l'utilisation des infrastructures à l'intention des automobilistes, des usagers du transport en commun, des cyclistes et des piétons.

Les sommes nécessaires à la réalisation du chantier, notamment pour l'acquisition d'outils d'analyse appropriés et pour le coût de l'expertise externe qui pourrait être requise, seront puisées dans les crédits du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Ce chantier sera étroitement lié à l'amélioration de la gouvernance, discutée précédemment, et s'inscrit comme une suite aux travaux et aux réflexions déjà en cours au sein du gouvernement.

Harmonisation des programmes d'innovation et de démonstration afin de sécuriser le financement

Les entreprises éprouvent certaines difficultés à trouver le financement requis pour le développement d'un produit si elles n'ont pas sécurisé l'appui d'un client pour un projet de démonstration.

À cet égard, le ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation et le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports collaboreront à l'harmonisation des normes des programmes soutenant le développement de produits et leur démonstration en situation réelle, afin d'assurer une plus grande continuité et une prévisibilité des fonds pour les entreprises.

Aucun budget n'est requis pour cet exercice, qui sera réalisé à même les fonds ministériels existants.

Des citoyens et des entreprises sensibilisés et mobilisés

La mobilisation des citoyens et des entreprises passe d'abord par l'information et la sensibilisation permettant d'indiquer comment la Politique répond aux besoins et aux préoccupations des citoyens et des entreprises en matière de mobilité, des bénéfices pouvant être retirés et ses effets sur leurs activités.

Mesures	Budget 2018-2023 (millions de dollars)	Responsables	Approche RTA
Campagne grand public	6	MTMDET	R, T, A
Campagnes ciblées	3	MTMDET (Cadres : Nouvelles mobilités, Actif)	R, T, A
Forum annuel sur la Politique de mobilité durable	---	MTMDET	S. O.
TOTAL	9		

Campagne grand public

Des instruments de grande portée pour faire valoir les avantages et les bénéfices de la Politique de mobilité durable dans son ensemble incluent des campagnes d'information, de promotion et de sensibilisation.

Le gouvernement prévoit consacrer 6 millions de dollars d'ici 2023 à cette campagne, dont des premiers débours de 1,2 million de dollars en 2019-2020.

Campagnes ciblées

Pour certains aspects de la mobilité durable, il apparaît pertinent de cibler les clientèles visées par les campagnes de promotion et de sensibilisation.

Ainsi, le gouvernement prévoit sensibiliser plus particulièrement le grand public pour le transport actif par la diffusion à grande échelle, par différents médias, des nouvelles règles s'appliquant au Québec et visant à favoriser les déplacements actifs sécuritaires. Le gouvernement fera également la promotion et la mise en valeur des nouvelles mobilités. D'autres initiatives de promotion et de sensibilisation seront aussi mises en avant, notamment sur différents aspects de la sécurité routière des véhicules lourds, ainsi que l'intensification des activités de promotion et de sensibilisation concernant les véhicules électriques.

Le gouvernement prévoit consacrer 3 millions de dollars d'ici 2023 à la promotion des nouvelles mobilités. Le financement des autres activités de sensibilisation et de promotion ciblées sera puisé à même les crédits ministériels.

Forum annuel sur les transports et la mobilité

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, organisera, une fois par année, un forum avec des membres de la société civile sur la Politique de mobilité durable. Le Forum permettra de rester à l'affût des modifications et des nouveautés en mobilité durable, de dresser un bilan de l'application des mesures de la Politique au cours de l'année écoulée, de convenir des suites à donner et d'apporter des correctifs si nécessaire. De plus, un comité à l'appui de la démarche du Forum sera mis sur pied.

4 SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'ACTION

La mise en œuvre et le suivi du Plan d'action concrétiseront la Vision et permettront d'atteindre les objectifs précisés dans la Politique de mobilité durable. Celle-ci se déploiera par l'intermédiaire de ce premier plan d'action 2018-2023 et des 11 cadres d'intervention sectoriels, qui seront mis à jour et reconduits périodiquement.

Processus de suivi

Le suivi se fera sur une base annuelle et permettra de mesurer l'effet des actions qui auront été mises en œuvre, au moyen des indicateurs retenus dans le but de vérifier si l'atteinte des cibles fixées est sur la bonne voie et d'apporter des ajustements si nécessaire. Il est en effet essentiel de garder la Politique active par des ajustements en continu aux actions proposées dans son plan d'action afin de maintenir le cap sur les objectifs à atteindre.

Reddition de comptes

Le mécanisme de reddition de comptes vise la transparence, favorise la mobilisation et encourage la collectivité à poursuivre son engagement envers la mobilité durable. Outre le suivi annuel des actions de la Politique, un bilan quinquennal sera effectué à la fin de la période, en 2023, et portera sur ce premier plan d'action global de la Politique ainsi que sur les cadres d'intervention. Il permettra au gouvernement d'informer les parties prenantes et les citoyens de l'état d'avancement de la mise en œuvre de la Politique et sera utilisé pour définir les mesures d'un prochain plan d'action.


5

PROCHAINES ÉTAPES

La Politique de mobilité durable, appuyée par son premier plan d'action de cinq ans, vise à déterminer les gestes concrets qui doivent être posés pour que l'ensemble du Québec aspire à une mobilité plus durable. Ces gestes doivent cependant se matérialiser sur le territoire pour que toutes les régions puissent s'approprier les concepts de mobilité durable et les adapter à leur territoire. Cette régionalisation de la Politique, suite logique de la mise en œuvre du Plan d'action, doit passer par l'initiative même des régions.

Le Plan d'action met d'ailleurs à la disposition du milieu municipal des outils lui permettant de concrétiser la régionalisation de la Politique, notamment des programmes d'aide pour l'appuyer dans l'élaboration de plans de mobilité intégrée et l'amélioration de la gouvernance en transport. En plus de donner une couleur régionale à la Politique, ces outils sont aussi requis pour l'obtention de financement dans certains autres programmes. Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire accompagneront les régions dans cette régionalisation.

En parallèle, le gouvernement compte également aller plus loin dans l'opérationnalisation du Plan d'action à court terme en instaurant un processus de planification intégrée des interventions appuyé par de nouveaux outils d'aide à la décision, nourris par des collectes de données probantes en transport.

The page features a background image of two young children, a girl and a boy, smiling and looking towards the right. Overlaid on the top left are several large, overlapping diagonal stripes in shades of teal and grey. The text is positioned on the left side of the page, below the stripes.

Avec le présent Plan d'action 2018-2023 de la Politique de mobilité durable - 2030, le gouvernement met en place les outils de base nécessaires à l'essor de la mobilité durable au Québec pour les années à venir. Ce plan d'action est très ambitieux, mais les actions qui le constituent ne sont que le début du parcours que le Québec entend suivre pour atteindre la vision de mobilité durable qu'il s'est donnée.



VISION

En 2030, le Québec est un leader nord-américain de la mobilité durable et intégrée du 21^e siècle. Sur un territoire aménagé dans une perspective de mobilité durable, il dispose d'un écosystème des transports performant, sécuritaire, connecté et sobre en carbone, qui contribue à la prospérité du Québec et répond aux besoins des citoyens et des entreprises.

POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE – 2030

Plan d'action 2018-2023

Tableau synoptique

CIBLES GÉNÉRALES

SOCIALE
70 % de la population québécoise a accès à au moins quatre services de mobilité durable
Réduction de 20 % du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail
Réduction de 25 % du nombre d'accidents mortels et avec blessés graves par rapport à 2017

Priorité d'intervention	Mesure	Indicateur	Cible
Dimension 1 : Travailler avec le milieu municipal pour favoriser la mise en place de services de transport durables pour les citoyens			
Favoriser une planification intégrée de l'aménagement du territoire et du transport urbain et régional	Plan de mobilité durable intégrée (incluant accompagnement)	Nombre de plans adoptés	100 % des MRC
	Programme d'aide financière pour le développement durable des milieux de vie	Bilan	2020
	Programme de soutien au développement durable des collectivités - Volet promoteur immobilier	Mise en œuvre du programme	2021
Rendre le transport collectif urbain plus attrayant et compétitif	Bonification des programmes d'aide au transport en commun pour améliorer l'offre de service : • Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) • Programme d'aide au transport collectif des personnes et aux immobilisations en transport en commun (PAGTCP)	Augmentation annuelle de l'offre de service	5 % par année jusqu'en 2023
		Augmentation annuelle de l'offre de service	5 % par année jusqu'en 2023
	Soutien à la réalisation de plans de déplacement des grands générateurs : • Appui à la mise en place de plans de déplacement en entreprise • Projets pilotes pour l'autopartage en entreprise	Nombre de projets	3 projets d'ici 2020
Favoriser et rendre plus attrayant le transport régional et interurbain	Soutien au transport collectif régional	Augmentation du budget alloué au transport collectif régional	Budget bonifié en 2019
	Augmentation de l'attractivité du transport interurbain par autobus	Augmentation de la capacité de desserte pour le transport interurbain	10 % d'augmentation en région d'ici 2023
	Vitalité des régions isolées, enclavées et éloignées : • Programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales (PADAR) • Programme de réduction de tarifs aériens (PRTA)	Nombre de vols réguliers régionaux au Québec Tarifs aériens en vigueur sur les liaisons aériennes régionales Nombre de demandes de remboursement Taux de participation au programme par localité	Augmentation de 10 % en 2023 Réduction des tarifs moyens de 10 % en 2023 Croissance de 10 % en 2023 Supérieur à 20 % en 2023 pour les communautés non reliées au réseau routier et de 10 % pour les localités reliées au réseau routier

CIBLES GÉNÉRALES

ENVIRONNEMENTALE		ÉCONOMIQUE		
Diminution de 20 % de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale Réduction de 40 % de la consommation de pétrole dans le secteur des transports sous le niveau de 2013 Réduction de 37,5 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports sous le niveau de 1990		15 milliards de dollars de ventes annuelles pour le secteur québécois des équipements de transport terrestre Augmentation de 25 % des tonnages de marchandises transbordés dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec Réduction des coûts associés à la congestion pour les entreprises dans les régions métropolitaines de Montréal et de Québec Réduction de 20 % des dépenses brutes des ménages allouées au transport		
Porteur (Collaborateur)	RTA Réduire Transférer Améliorer	Sommes actuelles (M\$)	Sommes additionnelles (M\$)	Sommes totales PMD (M\$)
		1 521,8	1 048,9	2 570,7
MTMDET, MAMOT	RT	2,5	50	52,5
MAMOT	RT	19,7	0	19,7
TEQ	RT	0	50	50
MTMDET	T	769,5	450,6	1 220,1
MTMDET	T	144,5	226,6	371,1
MTMDET	RT	0	2	2
MTMDET	RT	0	1,5	1,5
MTMDET	T	24,6	19	43,6
MTMDET,	T	0	20	20
MTMDET	A	0	22,5	22,5
MTMDET	A	6	40	46

Priorité d'intervention	Mesure	Indicateur	Cible
	<ul style="list-style-type: none"> Découvrons notre Québec Étude concernant le transport aérien sur le territoire du Plan Nord 	Mise en œuvre de la mesure Réalisation de l'étude	2023 Étude terminée d'ici 2023
Faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite	Soutien financier pluriannuel au transport adapté : <ul style="list-style-type: none"> Programme de subventions au transport adapté (PSTA) Programmes de subventions aux véhicules collectifs accessibles (PSVCA) Programme d'adaptation de véhicule pour personnes handicapées (PAV) 	Programmes bonifiés	Programmes bonifiés en 2018
	Aide financière supplémentaire pour les déplacements hors territoire	Augmentation du nombre de déplacements hors territoire	Augmentation du nombre de déplacements hors territoire en 2023 par rapport à 2017
Soutenir les nouvelles mobilités, l'innovation et l'intégration des systèmes	Soutien aux initiatives en nouvelles mobilités et à leur utilisation : <ul style="list-style-type: none"> Mise en place de transport à la demande (TAD) Suivi technique de projets de démonstration de véhicules autonomes et connectés Mise en place de projets de mobilité partagée 	Nombre de régions administratives équipées Nombre de projets réalisés Nombre de projets implantés	Au moins un TAD par région administrative en 2023 2 projets d'ici 2021 6 projets d'ici 2023
	Soutien à l'innovation pour une mobilité intégrée et connectée : <ul style="list-style-type: none"> Programme de soutien à la mise en œuvre de systèmes intégrés (MaaS) et tournée régionale 	Nombre d'exploitants rencontrés Nombre de villes équipées annuellement	Rencontres des principaux exploitants d'ici 2021 Les 10 plus grandes villes du Québec équipées d'ici 2023
	Soutien à la réalisation de projets pilotes pour tester les véhicules électriques autonomes	Nombre de projets	5 projets d'ici 2023
	Modernisation de l'industrie du taxi		
	Disponibilité de services d'information cohérents répondant aux besoins de mobilité des utilisateurs de toutes les régions : <ul style="list-style-type: none"> Normalisation des informations et études de mise en œuvre 	Taux de réalisation	100 % en 2023

Porteur (Collaborateur)	RTA Réduire Transférer Améliorer	Sommes actuelles (M\$)	Sommes additionnelles (M\$)	Sommes totales PMD (M\$)
MTMDET, MTO SPN, MTMDET	A A	0 0	10 0,7	10 0,7
MTMDET	A	476	85,7	561,7
MTMDET	A	10	7,5	17,5
MTMDET	A	51	11,5	62,5
MTMDET	A	0	5,3	5,3
MTMDET	A	0	5,1	5,1
MTMDET, SAAQ	A	0	0,5	0,5
MTMDET	A	0	7,2	7,2
MTMDET	TA	0	8,2	8,2
MAMOT	A	0	5	5
MTMDET	TA	18	0	18
MTMDET	A	0	0,8	0,8

Priorité d'intervention	Mesure	Indicateur	Cible
	<ul style="list-style-type: none"> • Implantation ou adaptation des systèmes de transport intelligents afin de permettre la collecte et les échanges d'information normalisée • Intégration des informations aux usagers en transport • Implantation des services de partage de données 	Taux de réalisation	100 % en 2023
		Taux de réalisation	100 % en 2023
		Déploiement au niveau informationnel	100 % en 2023
		Déploiement au niveau opérationnel	40 % en 2023
		Déploiement au niveau commande	5 % en 2023
	Connectivité et intégration des services de transport : <ul style="list-style-type: none"> • Intégration des systèmes de transport intelligents au MTMDET et avec les villes, et les organismes de transport collectif 	Taux de réalisation au MTMDET	50 % en 2023
	<ul style="list-style-type: none"> • Intégration des plateformes modales de transport de personnes • Implantation de planificateurs d'itinéraires multimodaux pour le transport des personnes et des marchandises 	Taux de réalisation avec les partenaires	5 % en 2023
		Taux de réalisation	40 % en 2023
	Introduction harmonieuse des innovations technologiques avantageuses en mobilité durable : <ul style="list-style-type: none"> • Études et intégration de l'innovation technologique 	Taux de réalisation	5 % en 2023
Dimension 2 : Appuyer les acteurs des chaînes logistiques dans la mise en place de services de transport performants pour les entreprises			
Assurer l'établissement de réseaux multimodaux intégrés et interconnectés en appui aux chaînes logistiques	Établissement d'un réseau de transport multimodal en soutien au commerce international		
	Projets de pôles logistiques pour les zones industrialo-portuaires	Nombre de zones industrialo-portuaires	16 en 2020
		Nombre de pôles logistiques	2 en 2020
	Centre d'innovation en logistique et chaînes d'approvisionnement durable (CILCAD)	Bilan des activités	2023
	Projets collaboratifs de livraison partagée et électrique	Nombre de projets	4 projets d'ici 2023
	Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de GES par le développement du transport intermodal - PREGTI	Nombre de kt éq. CO ₂ évité annuellement	250 kt éq. CO ₂ en 2020

Porteur (Collaborateur)	RTA Réduire Transférer Améliorer	Sommes actuelles (M\$)	Sommes additionnelles (M\$)	Sommes totales PMD (M\$)
MTMDET	A	0	6	6
MTMDET	A	0	3,3	3,3
MTMDET	A	0	3,7	3,7
MTMDET	TA	0	4,4	4,4
MTMDET	TA	0	1,2	1,2
MTMDET	TA	0	0,1	0,1
MTMDET	A	0	0,5	0,5
		847,3	14,9	862,2
MTMDET	TA	0	0	0
SAM, MESI, MTMDET	RTA	800 ¹	0	800 ¹
TEQ	T	2,7	4,1	6,8
MTMDET	TA	0	10	10
MTMDET	TA	44,3	0	44,3

¹ Ces fonds d'investissement seront engagés pour la période 2015-2020. Les dépenses de ces investissements devraient se poursuivre au-delà de 2020.

Priorité d'intervention	Mesure	Indicateur	Cible
Appuyer la formation de la main-d'œuvre	Programme de soutien aux initiatives en main-d'œuvre pour le transport routier des marchandises	Programme défini et autorisé	Mise en œuvre en 2019
	Soutien et développement de programmes de formation et de perfectionnement dans les métiers en lien avec le transport maritime	Nombre de navigants	20 navigants par année
Optimiser la réglementation des modes de transport	Mise à jour de l'encadrement législatif et réglementaire de transport routier des marchandises afin d'en améliorer l'efficacité	Modifications législatives et réglementaires	2021
	Renforcement du programme de surveillance de la sécurité et de l'application de la législation et de la réglementation pour le réseau ferroviaire québécois sur la base d'évaluation des plus grands risques	Programme de surveillance renforcé	Mise en œuvre en 2018
Dimension 3 : Mettre en place des infrastructures de transport favorisant la mobilité durable			
Mettre en place des projets structurants en transport collectif	Réseau express métropolitain (REM)	État d'avancement du projet	Inauguration du REM en 2021
	Ligne bleue de métro de Montréal	État d'avancement du projet	2023
	Réseau de transport structurant de Québec	État d'avancement du projet	2023
	Lévis – Implantation de mesures prioritaires	État d'avancement du projet	2023
	Autres projets structurants : • Système rapide par bus (SRB) Pie-IX • Lien rapide en transport collectif dans l'ouest du Gatineau • Rapibus - Est de Gatineau	État d'avancement du projet	2023
Investir dans des infrastructures qui favorisent le transport collectif et actif	Maintien des actifs en transport collectif	Taux de subvention pour le maintien des actifs	85 % en 2019
	Soutien aux municipalités dans l'adaptation des infrastructures de transport en milieu urbanisé au profit des transports actifs	Programme mis en application	Programme bonifié en 2021
	Extension du réseau des vélos en libre-service dans les agglomérations du Québec		
	Route verte : • Programme d'aide financière au développement de la Route verte et de ses embranchements (DERV) • Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte	Mise en œuvre du programme	2018
	Programme d'aide financière à la conservation des infrastructures de transport actif (CITA)	Révision du programme	En vigueur en 2019
		Programme en vigueur	2018

Porteur (Collaborateur)	RTA Réduire Transférer Améliorer	Sommes actuelles (M\$)	Sommes additionnelles (M\$)	Sommes totales PMD (M\$)
MTMDET	A	0	0,8	0,8
MTESS	A	0,3	0	0,3
MTMDET	A	0	0	0
MTMDET	A	0	0	0
		2 963,5	1 710,4	4 673,9
MTMDET	TA	1280	0	1280
MTMDET	TA	0	364,9	364,9
MTMDET	TA	0	215,3	215,3
MTMDET	TA	0	87	87
MTMDET	TA	0	314,5	314,5
MTMDET	TA	0	280,4	280,4
MTMDET	RTA	22,7	38,5	61,2
MTMDET, MAMOT	RTA	0	13	13
MTMDET	RTA	12,5	5	17,5
MTMDET	RTA	12,5	5,5	18
MTMDET	RTA	12,5	3	15,5

Priorité d'intervention	Mesure	Indicateur	Cible
Assurer la pérennité des infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires	Bonification des programmes d'aide financière à la voirie locale (PAFVL) : <ul style="list-style-type: none"> Programme d'aide à l'entretien du réseau routier local (PAERRL) Réhabilitation du réseau routier local (RRRL) Autres programmes 	Augmentation des dépenses municipales en entretien du réseau routier local Part de la valeur des aides accordées aux municipalités pour des projets figurant à la programmation d'un plan d'intervention en infrastructures routières locales	30 M\$ en 2023 80 % en 2023
	Réhabilitation de l'ensemble du réseau ferroviaire du Chemin de fer de la Gaspésie	État d'avancement de la réhabilitation	Réseau réhabilité en totalité
	Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales (PAIAR)	Nombre de projets présentés et acceptés	Plus de 60 % en 2023
	Programme d'aide à l'intégration modale (PAIM)	Mise en œuvre du Programme d'aide à l'intégration modale	Mise en œuvre du programme en 2018
	Programme de soutien aux investissements dans les infrastructures de transport maritime (PSIITM)	% de réduction du CO ₂	250 kt éq. CO ₂ en 2020
		Sommes investies	200 M\$ en 2023
	Modernisation du réseau de parcs routiers	Construction/rénovation et mise en service de haltes routières modernisées	À déterminer par un plan de mise en œuvre
	Autre mesure – Transport ferroviaire		
	Autre mesure – Transport maritime		
Assurer la sécurité des transports	Intégration de la Vision Zéro accident comme stratégie de référence en sécurité routière au Québec	Stratégie d'intervention	Élaboration en 2019 Mise en œuvre et communication en 2020
	Mise en œuvre d'un chantier concernant l'émergence de la Vision zéro accident au Québec	Mise en œuvre d'un chantier avec le monde municipal	Établissement de normes certifiées Vision Zéro accident Québec
	Mise en œuvre de moyens d'action pour des routes et abords de route sécuritaires	Interventions et investissements réalisés annuellement	À déterminer par un plan de mise en œuvre
	Révision du Code de la sécurité routière afin d'améliorer la sécurité des usagers les plus vulnérables	Projets de loi adoptés	Introduction du principe de prudence au CSR en 2018 Révision des règles de circulation du CSR d'ici 2023

Porteur (Collaborateur)	RTA Réduire Transférer Améliorer	Sommes actuelles (M\$)	Sommes additionnelles (M\$)	Sommes totales PMD (M\$)
MTMDET	A	396,5	150	546,5
MTMDET	A	250	100	350
MTMDET	A	225	0	225
MTMDET	TA	78,3	12,5	90,8
MTMDET	A	0	100	100
MTMDET	TA	0	20	20
MTMDET	TA	88	0	88
MTMDET	A	70,5	0	70,5
MTMDET		15	0	15
MTMDET		0	0,4	0,4
MTMDET	A	0	0	0
MTMDET	A	0	0	0
MTMDET	A	500	0	500
MTMDET, SAAQ	A	0	0	0

Priorité d'intervention	Mesure	Indicateur	Cible
	Extension des travaux de l'Unité de vigilance permanente sur les hydrocarbures au volet transport des hydrocarbures et élaboration d'un plan d'amélioration de la sécurité du transport des hydrocarbures sur le territoire québécois	Diffusion d'un plan d'amélioration de la sécurité des transports	2018
	Adaptation des interventions légales et réglementaires nécessaires à l'émergence des véhicules autonomes	Nombre de projets pilotes	3 projets pilotes en 2023
	Autres mesures – Sécurité routière, transport ferroviaire, transport maritime, transport routier des marchandises		
Dimension 4 : Favoriser l'électrification et le déploiement des véhicules écoénergétiques			
Poursuivre les efforts en électrification des transports	Programme Roulez vert	Nombre de véhicules électriques immatriculés au Québec	100 000 en 2020
	Chantiers de la Grappe industrielle des véhicules électriques et intelligents	Investissements générés par les projets financés	7,5 M\$ d'ici 2023
	Poursuite d'initiatives diverses du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 : • Soutien à des projets d'investissements en électrification des transports • Projets mobilisateurs en électrification des transports • Appui à des projets d'innovation industrielle	Subventions accordées	12 M\$ d'ici 2020
		Nombre de projets mobilisateurs	2 projets d'ici 2020
		Aide financière accordée aux projets	5 M\$ d'ici 2020
	Application de la norme VZE	Bilan	2023
Poursuivre le déploiement des bornes de recharge	Soutien à l'implantation d'infrastructure de recharge électrique : • Bornes de recharge rapide le long des principaux axes routiers • Déploiement de la recharge multi-logements et sur rue	Bilan	2021
		Bilan	2021
Soutenir le développement de différentes formes d'énergies	Étude exhaustive sur les carburants de remplacement selon une approche du cycle de vie	Réalisation de l'étude	
	Soutien à l'installation de station de gaz naturel - Route bleue	Bilan	2021
	Règlement sur la teneur minimale en carburants renouvelables dans l'essence et le carburant diesel	Entrée en vigueur du règlement	2019
	Projet pilote de stations multicarburants	Nombre de stations multicarburants	4 en 2023

Porteur (Collaborateur)	RTA Réduire Transférer Améliorer	Sommes actuelles (M\$)	Sommes additionnelles (M\$)	Sommes totales PMD (M\$)
MERN	A	0	0	0
MTMDET, SAAQ, MESI	A	0	0	0
MTMDET		0	0,4	0,4
		168,9	116,5	285,3
TEQ	A	32,3	92,1	124,4
MESI	A	3,9	0,1	4
MESI	A	12	0	12
MESI	A	13,5	0	13,5
MESI		11	0	11
MDDELCC	A	0	0	0
MTMDET	A	2,6	0	2,6
TEQ	A	4,8	6	10,8
TEQ	A	0	0,3	0,3
TEQ	A	2,9	0	2,9
MERN	A	0	0	0
MERN	A	10,4	0	10,4

Priorité d'intervention	Mesure	Indicateur	Cible
Encourager l'utilisation de véhicules écoénergétiques pour le transport des marchandises	Programme Écocamionnage	% de réduction du CO ₂	325 kt éq. CO ₂ en 2020
	Programme Écoconduite	Bilan	2023
	Programme de gestion de l'énergie dans les parcs de véhicules routiers	Bilan	2023
	Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire en matière de réduction ou d'évitement des émissions de GES - PETMAF	% de réduction du CO ₂	135 kt éq. CO ₂ en 2020
Dimension 5 : Assumer le leadership de la mobilité durable au Québec			
Appuyer la filière industrielle de la mobilité durable et intelligente	Axes d'intervention du Plan d'action pour l'industrie du transport terrestre et de la mobilité durable : <ul style="list-style-type: none"> • Soutenir les projets et investir dans la main-d'œuvre • Accroître la présence des entreprises sur les marchés hors Québec • Renforcer la recherche et l'innovation • Devenir un leader mondial en démonstration 		
Stimuler la recherche et le développement	Passeport innovation		
	Appel de projets aux PME pour le développement de produits et de solutions en partenariat avec des donneurs d'ordre mondiaux	Bilan	2023
	Projet mobilisateur de l'avion écologique (SA2GE)		
	Appuyer financièrement la recherche sur la mobilité interurbaine au Québec	Bilan	2023
	Assurer une veille gouvernementale en innovation et technologie en matière de mobilité durable		
	Autre mesure - Transport maritime		
Renforcer l'exemplarité de l'État	Directive qui définit les critères de localisation des édifices publics gouvernementaux	Élaboration de la directive	Directive élaborée en 2020
	Électrification de la flotte gouvernementale	Bilan	2020
	Déplacement des employés de l'État	Bilan	2020

Porteur (Collaborateur)	RTA Réduire Transférer Améliorer	Sommes actuelles (M\$)	Sommes additionnelles (M\$)	Sommes totales PMD (M\$)
MTMDET	A	36,8	0	36,8
TEQ	A	5,4	8	13,4
TEQ	A	7,9	10	17,9
MTMDET	TA	25,2	0	25,2
		198,7	46,9	245,6
MESI		32,1	8,3	40,4
MESI		7,4	2,7	10,1
MESI		32,5	21,8	54,3
MESI		1	8,1	9,1
MESI		58	0	58
MESI		0	3	3
MESI	A	48,6	0	48,6
MTMDET	TA	0	1,5	1,5
MTMDET		0	0	0
MTMDET		0,3	0	0,3
SQI	RT	0	0	0
MTMDET, CGER	A	0	0	0
MDDELCC, SCT	RTA	4,2	0	4,2

Priorité d'intervention	Mesure	Indicateur	Cible
Améliorer le processus de planification intégrée des interventions en transport	Analyse du processus de planification et propositions d'améliorations pour les projets de développement		
	Stratégie de collecte de données probantes en transport : <ul style="list-style-type: none"> Collecte de données en transport modal ainsi que sur l'usage du réseau et des services Enquête origine-destination nationale sur le transport des personnes Étude ou enquêtes sur la circulation des véhicules lourds, incluant le transport de matières dangereuses 	Stratégie et enquêtes réalisées	2022
	Acquisition de données pour les véhicules autonomes	Taux de réalisation	Toutes les routes du Québec auront été balayées d'ici 2023
Conditions gagnantes			
Une gouvernance articulée autour de partenariats	Appui financier à l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) : <ul style="list-style-type: none"> Assurer des assises financières solides Appuyer la mise en service du Réseau express métropolitain 	État d'avancement	2023
	Amélioration de la gouvernance en transport collectif urbain : <ul style="list-style-type: none"> Assurer le suivi de la nouvelle gouvernance dans la région de Montréal Poursuivre la révision de la gouvernance et soutenir les organismes désirant se regrouper Mettre en place un comité de partenaires mandatés pour étudier la possibilité de revoir la composition du conseil d'administration des sociétés de transport en commun à l'extérieur du territoire de l'ARTM 	Comité mis en place	Dépôt des recommandations en 2023
	Concertation avec les partenaires régionaux et locaux : <ul style="list-style-type: none"> Accompagner le milieu municipal dans les initiatives visant à regrouper les organismes admissibles Créer des instances régionales de concertation regroupant les principaux intervenants en transport collectif régional Renforcement de partenariats avec les organismes du milieu pour améliorer la diffusion de l'expertise en transport actif auprès du milieu municipal et régional 	Modification des programmes existants Nombre de tables régionales en activité Guides et documents techniques publiés	Programmes modifiés en 2020 Implantation de 10 tables régionales d'ici 2020 2023
	Autres mesures de gouvernance		

Porteur (Collaborateur)	RTA Réduire Transférer Améliorer	Sommes actuelles (M\$)	Sommes additionnelles (M\$)	Sommes totales PMD (M\$)
MTMDET	RTA	0	0	0
MTMDET		2	0	2
MTMDET		7,8	0	7,8
MTMDET		4,8	0	4,8
MTMDET, CGER		0	1,5	1,5
		1095,9	9	1104,9
MTMDET	T	360	0	360
MTMDET	TA	720,9	0	720,9
MTMDET		0	0	0
MTMDET	T	0	0	0
MTMDET		0	0	0
MTMDET, MAMOT		0	0	0
MTMDET, MAMOT	T	0	0	0
MTMDET	RT	0	0	0
MTMDET		15	0	15

Priorité d'intervention	Mesures	Indicateur	Cible
Un financement adéquat et pérenne	Chantier sur le financement de la mobilité	Réalisation du chantier	Recommandation de mesures et d'outils du chantier en matière de transport collectif disponibles en 2020
	Harmonisation des programmes d'innovation et de démonstration	Programme harmonisé	2023
Des citoyens et des entreprises sensibilisés et mobilisés	Campagne grand public	Bilan des activités réalisées	2023
	Campagnes ciblées	Nombre de campagnes réalisées par année	5 campagnes d'ici 2023
	Forum annuel sur la Politique de mobilité durable	Lancement du forum	2019

TOTAL SOMMES ACTUELLES	6 796
-------------------------------	--------------

TOTAL SOMMES ADDITIONNELLES	2 946,6
------------------------------------	----------------

TOTAL PMD	9 742,5
------------------	----------------

Porteur (Collaborateur)	RTA Réduire Transférer Améliorer	Sommes actuelles (M\$)	Sommes additionnelles (M\$)	Sommes totales PMD (M\$)
MTMDET	RTA	0	0	0
MESI		0	0	0
MTMDET	RTA	0	6	6
MTMDET	RTA	0	3	3
MTMDET		0	0	0

VISION

En 2030, le Québec est un leader nord-américain de la mobilité durable et intégrée du 21^e siècle. Sur un territoire aménagé dans une perspective de mobilité durable, il dispose d'un écosystème des transports performant, sécuritaire, connecté et sobre en carbone, qui contribue à la prospérité du Québec et répond aux besoins des citoyens et des entreprises.

POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE - 2030

Plan d'action
2018-2023

Tableau synoptique

RTA

R: Réduire T: Transférer A: Améliorer

CIBLES GÉNÉRALES

SOCIALE	ÉCONOMIQUE	ENVIRONNEMENTALE
70 % de la population québécoise a accès à au moins quatre services de mobilité durable Réduction de 20 % du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail Réduction de 25 % du nombre d'accidents mortels et avec blessés graves par rapport à 2017	Diminution de 20 % de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale Réduction de 40 % de la consommation de pétrole dans le secteur des transports sous le niveau de 2013 Réduction de 37,5 % des émissions de GES dans le secteur des transport sous le niveau de 1990	15 M\$ de ventes annuelles pour le secteur québécois des équipements de transport terrestre Augmentation de 25 % des tonnages de marchandises transbordés dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec Réduction des coûts associés à la la congestion pour les entreprises dans les régions métropolitaine de Montréal et de Québec Réduction de 20 % des dépenses brutes des ménages allouées au transport

Mesure	Porteur (Collabo- rateur)	RTA	Sommes actuelles (M\$)	Sommes addition- nelles (M\$)	Sommes totales PMD (M\$)
RÉDUIRE			886,6	177,5	1064,1
Programme d'aide financière à la conservation des infrastructures de transport actif (CITA)	MTMDET	RTA	12,5	3	15,5
Soutien aux municipalités dans l'adaptation des infrastructures de transport en milieu urbanisé au profit des transports actifs	MTMDET	RTA	22,7	38,5	61,2
Extension du réseau des vélos en libre-service dans les agglomérations du Québec	MTMDET, MAMOT	RTA	0	13	13
Route verte : • Programme d'aide financière au développement de la Route verte et de ses embranchements (DERV) • Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte	MTMDET	RTA	12,5	5	17,5
	MTMDET	RTA	12,5	5,5	18
Déplacement des employés de l'État	MDDELCC, SCT	RTA	4,2	0	4,2
Projets de pôles logistiques pour les zones industrialo-portuaires	SAM, MESI, MTMDET	RTA	800 ¹	0	800 ¹
Analyse du processus de planification et propositions d'améliorations pour les projets de développement	MTMDET	RTA	0	0	0
Campagne grand public	MTMDET	RTA	0	6	6
Campagnes ciblées	MTMDET	RTA	0	3	3
Chantier sur le financement de la mobilité	MTMDET	RTA	0	0	0
Plan de mobilité durable intégrée (incluant accompagnement)	MTMDET, MAMOT	RT	2,5	50	52,5
Programme d'aide financière pour le développement durable des milieux de vie	MAMOT	RT	19,7	0	19,7

¹ Ces fonds d'investissement seront engagés pour la période 2015-2020. Les dépenses de ces investissements devraient se poursuivre au-delà de 2020.

Mesure	Porteur (Collabo- rateur)	RTA	Sommes actuelles (M\$)	Sommes addition- nelles (M\$)	Sommes totales PMD (M\$)
RÉDUIRE					
Programme de soutien au développement durable des collectivités - Volet promoteur immobilier	TEQ	RT	0	50	50
Soutien à la réalisation de plans de déplacement des grands générateurs :					
• Appui à la mise en place de plans de déplacement en entreprise	MTMDET	RT	0	2	2
• Projets pilotes pour l'autopartage en entreprise	MTMDET	RT	0	1,5	1,5
Directive qui définit les critères de localisation des édifices publics gouvernementaux	SCT	RT	0	0	0
Concertation avec les partenaires régionaux et locaux :					
• Renforcement de partenariats avec les organismes du milieu pour améliorer la diffusion de l'expertise en transport actif auprès du milieu municipal et régional	MTMDET	RT	0	0	0
TRANSFÉRER			3 556	1 725,8	5 281,8
Soutien à l'innovation pour une mobilité intégrée et connectée :					
• Programme de soutien à la mise en œuvre de systèmes intégrés (MaaS) et tournée régionale	MTMDET	TA	0	8,2	8,2
Modernisation de l'industrie du taxi	MTMDET	TA	18	0	18
Connectivité et intégration des services de transport :					
• Intégration des systèmes de transport intelligents au MTMDET et avec les villes, et les organismes de transport collectif	MTMDET	TA	0	4,4	4,4
• Intégration des plateformes modales de transport de personnes	MTMDET	TA	0	1,2	1,2
• Implantation de planificateurs d'itinéraires multimodaux pour le transport des personnes et des marchandises	MTMDET	TA	0	0,1	0,1
Établissement d'un réseau de transport multimodal en soutien au commerce international	MTMDET	TA	0	0	0
Projets collaboratifs de livraison partagée et électrique	MTMDET	TA	0	10	10
Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de GES par le développement du transport intermodal - PREGTI	MTMDET	TA	44,3	10	44,3

Mesure	Porteur (Collabo- rateur)	RTA	Sommes actuelles (M\$)	Sommes addition- nelles (M\$)	Sommes totales PMD (M\$)
TRANFÉRER					
Réseau express métropolitain (REM)	MTMDET	TA	1280	0	1280
Ligne bleue du métro de Montréal	MTMDET	TA	0	364,9	364,9
Réseau de transport structurant de Québec	MTMDET	TA	0	215,3	215,3
Lévis - Implantation de mesures prioritaires	MTMDET	TA	0	87	87
Autres projets structurants : • Système rapide par bus (SRB) Pie-IX • Lien rapide en transport collectif dans l'ouest de Gatineau • Rapibus - Est de Gatineau	MTMDET	TA	0	314,5	314,5
Maintien des actifs en transport collectif	MTMDET	TA	0	280,4	280,4
Programme d'aide à l'intégration modale (PAIM)	MTMDET	TA	0	20	20
Programme de soutien aux investissements dans les infrastructures de transport maritime (PSIITM)	MTMDET	TA	88	0	88
Réhabilitation de l'ensemble du réseau ferroviaire du Chemin de fer de la Gaspésie (Matapédia - Gaspé)	MTMDET	TA	78,3	12,5	90,8
Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire en matière de réduction ou d'évitement des émissions de GES - PETMAF	MTMDET	TA	25,2	0	25,2
Appuyer financièrement la recherche sur la mobilité interurbaine au Québec	MTMDET	TA	0	1,5	1,5
Appui financier à l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) : • Appuyer la mise en service du Réseau express métropolitain	MTMDET	TA	720,9	0	720,9
Bonification des programmes d'aide au transport en commun pour améliorer l'offre de service : • Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) • Programme d'aide au transport collectif des personnes et aux immobilisations en transport en commun (PAGTCP)	MTMDET	T	769,5	450,6	1 220,1
	MTMDET	T	144,5	226,6	371,1

Mesure	Porteur (Collabo- rateur)	RTA	Sommes actuelles (M\$)	Sommes addition- nelles (M\$)	Sommes totales PMD (M\$)
TRANFÉRER					
Soutien au transport collectif régional	MTMDET	T	24,6	19	43,6
Augmentation de l'attractivité du transport interurbain par autobus	MTMDET, MAMOT	T	0	20	20
Centre d'innovation en logistique et chaînes d'approvisionnement durable (CILCAD)	TEQ	T	2,7	4,1	6,8
Appui financier à l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) : • Assurer des assises financières solides	MTMDET	T	360	0	360
Amélioration de la gouvernance en transport collectif urbain : • Poursuivre la révision de la gouvernance et soutenir les organismes désirant se regrouper	MTMDET	T	0	0	0
Concertation avec les partenaires régionaux et locaux : • Créer des instances régionales de concertation regroupant les principaux intervenants en transport collectif régional	MTMDET, MAMOT	T	0	0	0
AMÉLIORER			2 166,5	682,6	2 849
Vitalité des régions isolées, enclavées et éloignées : • Programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales (PADAR) • Programme de réduction de tarifs aériens (PRTA) • Découvrons notre Québec • Étude concernant le transport aérien sur le territoire du Plan Nord	MTMDET MTMDET MTMDET, MTO SPN, MTMDET	A A A	0 6 0 0	22,5 40 10 0,7	22,5 46 10 0,7
Soutien financier pluriannuel au transport adapté : • Programme de subvention au transport adapté (PSTA) • Programmes de subventions aux véhicules collectifs accessibles (PSVCA) • Programme d'adaptation de véhicules pour personnes handicapées (PAV)	MTMDET MTMDET MTMDET	A A A	476 10 51	85,7 7,5 11,5	561,7 17,5 62,5
Aide financière supplémentaire pour les déplacements hors territoire	MTMDET	A	0	5,3	5,3

Mesure	Porteur (Collabo- rateur)	RTA	Sommes actuelles (M\$)	Sommes addition- nelles (M\$)	Sommes totales PMD (M\$)
AMÉLIORER					
Soutien aux initiatives en nouvelles mobilités et à leur utilisation :					
• Mise en place de transport à la demande (TAD)	MTMDET	A	0	5,1	5,1
• Suivi technique de projets de démonstration de véhicules autonomes et connectés	MTMDET, SAAQ	A	0	0,5	0,5
• Mise en place de projets de mobilité partagée	MTMDET	A	0	7,2	7,2
Soutien à la réalisation de projets pilotes pour tester les véhicules électriques autonomes	MAMOT	A	0	5	5
Disponibilité de services d'information cohérents répondant aux besoins de mobilité des utilisateurs de toutes les régions :					
• Normalisation des informations et études de mise en œuvre	MTMDET	A	0	0,8	0,8
• Implantation ou adaptation des systèmes de transport intelligents afin de permettre la collecte et les échanges d'information normalisée	MTMDET	A	0	6	6
• Intégration des informations aux usagers en transport	MTMDET	A	0	3,3	3,3
• Implantation des services de partage de données	MTMDET	A	0	3,7	3,7
Introduction harmonieuse des innovations technologiques avantageuses en mobilité durable :					
• Études et intégration de l'innovation technologique	MTMDET	A	0	0,5	0,5
Programme de soutien aux initiatives en main-d'œuvre pour le transport routier des marchandises	MTMDET	A	0	0,8	0,8
Soutien et développement de programmes de formation et de perfectionnement dans les métiers en lien avec le transport maritime	MTMDET	A	0,3	0	0,3
Mise à jour de l'encadrement législatif et réglementaire du transport routier des marchandises afin d'en améliorer l'efficacité	MTMDET	A	0	0	0
Renforcement du programme de surveillance de la sécurité et de l'application de la législation et de la réglementation pour le réseau ferroviaire québécois sur la base d'évaluation des plus grands risques	MTMDET	A	0	0	0

Mesure	Porteur (Collabo- rateur)	RTA	Sommes actuelles (M\$)	Sommes addition- nelles (M\$)	Sommes totales PMD (M\$)
AMÉLIORER					
Bonification des programmes d'aide financière à la voirie locale (PAFVL) :					
• Programme d'aide à l'entretien du réseau routier local (PAERRL)	MTMDET	A	396,5	150	546,5
• Réhabilitation du réseau routier local (RRRL)	MTMDET	A	250	100	350
• Autres programmes	MTMDET	A	225	0	225
Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales (PAIAR)	MTMDET	A	0	100	100
Modernisation du réseau de parcs routiers	MTMDET	A	70,5	0	70,5
Intégration de la Vision Zéro accident comme stratégie de référence en sécurité routière au Québec	MTMDET	A	0	0	0
Mise en œuvre d'un chantier concernant l'émergence de la Vision zéro accident au Québec	MTMDET	A	0	0	0
Mise en œuvre de moyens d'action pour des routes et abords de route sécuritaires	MTMDET	A	500	0	500
Extension des travaux de l'Unité de vigilance permanente sur les hydrocarbures au volet transport et élaboration d'un plan d'amélioration de la sécurité des hydrocarbures sur le territoire québécois	MERN	A	0	0	0
Adaptation des interventions légales et réglementaires nécessaires à l'émergence des véhicules autonomes	MTMDET, SAAQ, MESI	A	0	0	0
Programme Roulez vert	TEQ	A	32,3	92,1	124,4
Chantiers de la Grappe industrielle des véhicules électriques et intelligents	MESI	A	3,9	0,1	4
Poursuite d'initiatives diverses du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 :					
• Soutien à des projets d'investissements en électrification des transports	MESI	A	12	0	12
• Projets mobilisateurs en électrification des transports	MESI	A	13,5	0	13,5
Application de la norme VZE	MDDELCC	A	0	0	0

Mesure	Porteur (Collabo- rateur)	RTA	Sommes actuelles (M\$)	Sommes addition- nelles (M\$)	Sommes totales PMD (M\$)
AMÉLIORER					
Soutien à l'implantation d'infrastructure de recharge électrique : <ul style="list-style-type: none"> Bornes de recharge rapide le long des principaux axes routiers Déploiement de la recharge multi-logements et sur rue 	MTMDET	A	2,6	0	2,6
	TEQ	A	4,8	6	10,8
	TEQ	A	0	0,3	0,3
	TEQ	A	2,9	0	2,9
	MERN	A	0	0	0
	MERN	A	10,4	0	10,4
	MTMDET	A	36,8	0	36,8
	TEQ	A	5,4	8	13,4
	TEQ	A	7,9	10	17,9
	MESI	A	48,6	0	48,6
	MTMDET, CGER	A	0	0	0
AUTRES			171,9	46,2	218,1
Poursuite d'initiatives diverses du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 : <ul style="list-style-type: none"> Appui à des projets d'innovation industrielle 	MESI		11	0	11
	MESI		32,1	8,3	40,4
	MESI		7,4	2,7	10,1
	MESI		32,5	21,8	54,3
	MESI		1	8,1	9,1

Mesure	Porteur (Collabo- rateur)	RTA	Sommes actuelles (M\$)	Sommes addition- nelles (M\$)	Sommes totales PMD (M\$)
AUTRES					
Passeport innovation	MESI		58	0	58
Appel de projets aux PME pour le développement de produits et de solutions en partenariat avec des donneurs d'ordre mondiaux	MESI		0	3	3
Autres mesures - Transport ferroviaire	MTMDET		15	0,4	15,4
Autres mesures - Transport maritime	MTMDET		0,3	0,4	0,7
Stratégie de collecte de données probantes en transport : • Collecte de données en transport modal ainsi que sur l'usage du réseau et des services • Enquête origine-destination nationale sur le transport des personnes • Étude ou enquêtes sur la circulation des véhicules lourds, incluant le transport de matières dangereuses	MTMDET		2	0	2
	MTMDET		7,8	0	7,8
	MTMDET		4,8	0	4,8
Acquisition de données pour les véhicules autonomes	MTMDET, CGER		0	1,5	1,5
Amélioration de la gouvernance en transport collectif urbain : • Assurer le suivi de la nouvelle gouvernance dans la région de Montréal • Mettre en place un comité de partenaires mandatés pour étudier la possibilité de revoir la composition du conseil d'administration des sociétés de transport en commun à l'extérieur du territoire de l'ARTM	MTMDET		0	0	0
	MTMDET		0	0	0
Concertation avec les partenaires régionaux et locaux : • Accompagner le milieu municipal dans les initiatives visant à regrouper les organismes admissibles	MTMDET, MAMOT		0	0	0
Autres mesures de gouvernance	MTMDET		15	0	15
Harmonisation des programmes d'innovation et de démonstration	MESI		0	0	0
Forum annuel sur la Politique de mobilité durable	MTMDET		0	0	0
Assurer une veille gouvernementale en innovation et technologie en mobilité durable	MTMDET		0	0	0

Les mesures pour lesquelles des sommes additionnelles sont prévues au Fonds vert en sus du PACC 2013-2020 devront faire l'objet d'une approbation du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Pour les mesures sous la responsabilité de TEQ, elles sont conditionnelles à l'approbation du plan directeur de la Politique énergétique 2030.



TRANSPORTER LE QUÉBEC VERS LA MODERNITÉ

transports.gouv.qc.ca/politique-mobilite-durable