

TRANSPORTER LE QUÉBEC VERS LA MODERNITÉ

POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE - 2030

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 978-2-550-81099-5 (imprimé)
ISBN 978-2-550-81101-5 (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.

QU'EST-CE QUE LA MOBILITÉ DURABLE ?

LA MOBILITÉ représente la capacité et le potentiel des personnes et des biens à se déplacer ou à être transportés. Elle constitue le fondement des échanges sociaux, économiques et culturels des individus, des entreprises et des sociétés.

POUR ÊTRE DURABLE, la mobilité doit être efficace, sécuritaire, pérenne, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes. La mobilité durable limite la consommation d'espace et de ressources, donne et facilite l'accès, favorise le dynamisme économique, est socialement responsable et respecte l'intégrité de l'environnement.





MOT DU PREMIER MINISTRE

PHILIPPE COUILLARD

L'enjeu de la mobilité, de plus en plus présent dans nos vies, est une priorité pour les Québécois et les Québécoises. Nous devons tous nous déplacer pour nous rendre au travail ou à l'école, pour aller chercher nos enfants à la garderie ou pour participer à des activités. La facilité avec laquelle nous pouvons le faire a une incidence directe sur notre qualité de vie, notre économie et notre environnement. Moins de temps sur la route, c'est plus de temps avec notre famille et nos proches, plus de temps consacré à faire croître nos entreprises et à créer de bons emplois.

C'est pourquoi, il y a quelques années déjà, nous avons amorcé le virage vers une mobilité durable. Notre objectif : rendre les déplacements plus faciles, économiques, rapides et mieux intégrés dans nos communautés et dans l'environnement. Nous avons dévoilé le Plan d'action en électrification des transports, la Politique énergétique et la Stratégie maritime, en plus d'agir pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et de travailler à bâtir une économie à faible empreinte carbone.

Avec cette première politique de mobilité durable, nous proposons une nouvelle manière de concevoir les déplacements des personnes et des marchandises. Nous amenons plus qu'une simple addition de projets, mais bien notre vision du Québec de demain, un Québec prospère, instruit, équitable, vert et... mobile.

Nous voulons que le Québec de 2030 soit un leader nord-américain de la mobilité durable et intégrée. Nous nous sommes fixé des cibles ambitieuses pour réduire le temps dans les transports, les déplacements en automobile en solo et les dépenses des familles associées au transport. Nous voulons que la majorité de la population québécoise ait accès à au moins quatre services de mobilité durable. Ces objectifs visent à accroître notre qualité de vie. Nous agissons pour augmenter les marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec ainsi que les ventes annuelles pour le secteur québécois des équipements de transport terrestre. Ces gestes nous permettront de poursuivre notre croissance économique.

Nous repensons les mouvements, et tout ce qui les entoure, pour mieux avancer, tous ensemble. Pour que les familles puissent se réunir plus facilement, et que les biens soient acheminés et les services accessibles rapidement, partout sur le territoire.

Ensemble, nous faisons de la mobilité durable un projet d'avenir pour le Québec.

Ensemble, nous sommes en train de bâtir un nouveau Québec plus prospère, plus instruit, plus équitable et plus vert.



MOT DU MINISTRE

ANDRÉ FORTIN

La Politique de mobilité durable – 2030 confirme la volonté du gouvernement du Québec d’accélérer le virage vers la mobilité durable. Elle se distingue par son caractère incontournable de l’intégration de la planification de l’aménagement du territoire et de celle des transports. Elle propose également une vision d’ensemble de la mobilité dans laquelle le citoyen et l’entreprise sont au cœur des préoccupations et des engagements. La Politique de mobilité durable arrive à un moment de convergence important dans le secteur des transports où l’innovation technologique, les systèmes de transport intelligents, la venue des véhicules autonomes et connectés ainsi que l’émergence de nouveaux modèles d’affaires offrent des occasions qu’il nous faut saisir et utiliser à notre avantage. Le tout se situe dans un contexte où nous savons qu’il est nécessaire que les transports contribuent plus activement aux objectifs gouvernementaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de transition énergétique pour une croissance verte. Cette politique est donc portée par l’innovation pour la mise en place de solutions adaptées aux réalités urbaines et régionales, applicables sur tout le territoire et à tous les types de clientèles, tant des personnes que des marchandises.

La Politique de mobilité durable n’est pas que le fruit de la création propre du gouvernement. Elle s’appuie sur une approche collaborative unique qui a nécessité la contribution concrète d’un comité consultatif composé de divers membres de la société civile, mais aussi du milieu municipal et de nos autres partenaires, clientèles, ministères et organismes, et ce, dans une optique d’ouverture, d’innovation et de collaboration.

Bien que la Politique offre une vision transversale et intégrée des différentes problématiques et des moyens d’action envisagés, elle comprend également des cadres d’intervention sectoriels qui apportent des précisions et qui permettront à chaque intervenant de se reconnaître dans la Politique et d’avoir une vision claire des éléments qui le concernent plus directement.

Grâce aux différents plans d’action prévus jusqu’en 2030, nous serons en mesure de mettre en place les conditions de réussite essentielles à la mobilisation de tous et au succès de la Politique de mobilité durable.



MOT DE LA MINISTRE DÉLÉGUÉE

VÉRONYQUE TREMBLAY

La Politique de mobilité durable – 2030 doit accorder une place de choix aux régions. Malgré des distances plus grandes à parcourir et des choix de mobilité souvent plus limités, cette dernière doit répondre aux besoins de tous les citoyens pour que chacun puisse participer pleinement au développement social, économique et culturel du Québec, peu importe où il habite. Cette politique vise à ce que nos régions soient plus accessibles, attrayantes, innovantes et modernes, et qu'elles puissent compter sur différentes options pour permettre à chacun de se déplacer sans nécessairement recourir à l'automobile.

Des mesures concrètes et diversifiées seront mises en place pour donner un nouvel élan au transport collectif régional et ainsi faciliter les déplacements des citoyens non seulement dans leur région, mais également d'une région à l'autre. Les secteurs les plus éloignés en bénéficieront directement, puisque la Politique compte rendre la desserte aérienne de ces régions plus accessible et s'assurer que les infrastructures aéroportuaires régionales seront plus fonctionnelles et répondront mieux aux besoins des usagers. C'est ensemble, sur la base du travail réalisé en marge du Sommet sur le transport aérien régional, que nous avons amorcé une véritable démarche d'amélioration des services aériens. Cette politique permettra maintenant la mise en place d'une stratégie intégrée afin d'offrir aux citoyens des régions les moyens de mieux se déplacer.

Pour que les services de transport offrent aux citoyens une expérience satisfaisante et sécuritaire et aux entreprises des déplacements de marchandises qui seront efficaces et à faible coût, il est également primordial que les équipements et les réseaux de transport en place demeurent fiables et en bon état. Bien que le maintien des actifs nécessite des investissements importants pour la collectivité, il faut assurer la pérennité du réseau, lequel est essentiel tant sur le plan économique que sur le plan social.

Le Ministère entend, de plus, revoir la manière dont il intervient sur son réseau en prenant en considération l'ensemble des solutions possibles et en priorisant celles qui sont les plus durables. Il y a lieu de miser sur des projets de développement qui facilitent la vie des familles du Québec en proposant des solutions pratiques pour diminuer la congestion et simplifier les déplacements dans les grandes villes et dans les régions.

Je suis convaincue qu'il n'y a pas de solution miracle. Une série d'initiatives est à mes yeux fondamentale pour que cette politique engendre les changements nécessaires et reflète les besoins de tous les Québécois. Pour faire de la Politique de mobilité durable un succès, il ne fait aucun doute que nous devons travailler ensemble. La contribution des citoyens, des entreprises et des municipalités représente un élément clé où chacun est un acteur indispensable à la réalisation de ce changement.

TABLE DES MATIÈRES

MOT DU PREMIER MINISTRE	ii
MOT DU MINISTRE	iii
MOT DE LA MINISTRE DÉLÉGUÉE	iv
UNE POLITIQUE INTÉGRÉE	3
1. Une vision de la mobilité orientée vers les besoins du citoyen et de l'entreprise	6
2. Des orientations aux visées ambitieuses pour 2030	10
2.1. Une mobilité au service des citoyens	11
2.2. Une mobilité à plus faible empreinte carbone	13
2.3. Une mobilité à l'appui d'une économie plus forte	14
3. Des assises fortes sur lesquelles s'appuyer	16
3.1. Un territoire et des ressources propices à une mobilité plus durable	17
3.2. Bâtir sur les acquis	18
4. Des enjeux qui imposent de nombreux défis	19

5. Cap sur la mobilité durable	23
DIMENSION 1	
Travailler avec le milieu municipal pour favoriser la mise en place de services de transport durables pour les CITOYENS	25
DIMENSION 2	
Appuyer les acteurs des chaînes logistiques dans la mise en place de services de transport performants pour les ENTREPRISES	29
DIMENSION 3	
Mettre en place des infrastructures de transport favorisant la mobilité durable	31
DIMENSION 4	
Favoriser l'électrification et le déploiement des véhicules écoénergétiques	34
DIMENSION 5	
Assurer le leadership de la mobilité durable au Québec	37
6. Conditions gagnantes	40

LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC REND PUBLIQUE LA POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE - 2030. CELLE-CI A POUR OBJECTIF D'APPORTER UNE RÉPONSE AUX PRÉOCCUPATIONS ET AUX BESOINS DES CITOYENS ET DES ENTREPRISES EN TRANSPORT DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES, ET CE, DANS L'ENSEMBLE DES RÉGIONS DU QUÉBEC.

Depuis plusieurs années, le gouvernement du Québec, et particulièrement le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, est interpellé au quotidien par les usagers, le milieu municipal et des intervenants de la société civile sur plusieurs enjeux importants et récurrents en transport. Il est souvent question, entre autres, d'améliorer les services de transport pour répondre aux différents besoins des usagers, de l'importance de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports pour répondre aux cibles que le Québec s'est fixées, de diminuer la congestion pour abaisser les temps et les coûts de déplacement et de maintenir la qualité des infrastructures. À ces enjeux s'ajoutent ceux liés aux effets des transports sur la sécurité, la santé publique et la qualité de vie, ainsi que sur l'environnement et le développement économique.

C'est pour tenir compte de tous ces enjeux, pour appuyer les objectifs du Plan d'action sur les changements climatiques 2013-2020, la Stratégie gouvernementale de développement durable 2015-2020 et la Politique énergétique 2030, et pour répondre adéquatement aux préoccupations de la population, que le gouvernement a choisi de se doter d'une politique de mobilité durable. Cette politique, qui vise l'horizon 2030, couvre les déplacements des personnes et des marchandises, dans tous les modes et sur tout le territoire. Il s'agit d'une première qui intervient au moment où le gouvernement souhaite appuyer un changement majeur en transport pour tendre vers une mobilité plus durable. Le choix du gouvernement est renforcé par le besoin de s'adapter à l'effervescence dans les nouvelles technologies et aux nouvelles façons de faire qui affectent le système de transport non seulement au Québec, mais partout à travers le monde.

En cohérence avec les orientations gouvernementales et pour l'égalité entre les femmes et les hommes, la Politique de mobilité durable - 2030 s'inscrit dans la démarche d'intégration de l'analyse différenciée selon les sexes (ADS)¹ aux politiques publiques. Cette démarche fait notamment ressortir des constats différenciés selon les sexes sur la mobilité. Par exemple, même si les femmes utilisent de plus en plus la voiture pour leurs déplacements personnels, elles recourent davantage aux transports en commun ou à la marche que les hommes. La mise en œuvre des initiatives de la Politique de mobilité durable s'inscrira également dans cette optique.

¹ Selon le Secrétariat à la condition féminine (2007), l'ADS favorise l'atteinte de l'égalité entre les femmes et les hommes en discernant de façon préventive les effets distincts sur les femmes et les hommes que pourra avoir l'adoption d'une politique destinée aux citoyennes et aux citoyens, et ce, sur la base des réalités et des besoins différenciés des femmes et des hommes.



UNE
POLITIQUE
INTÉGRÉE

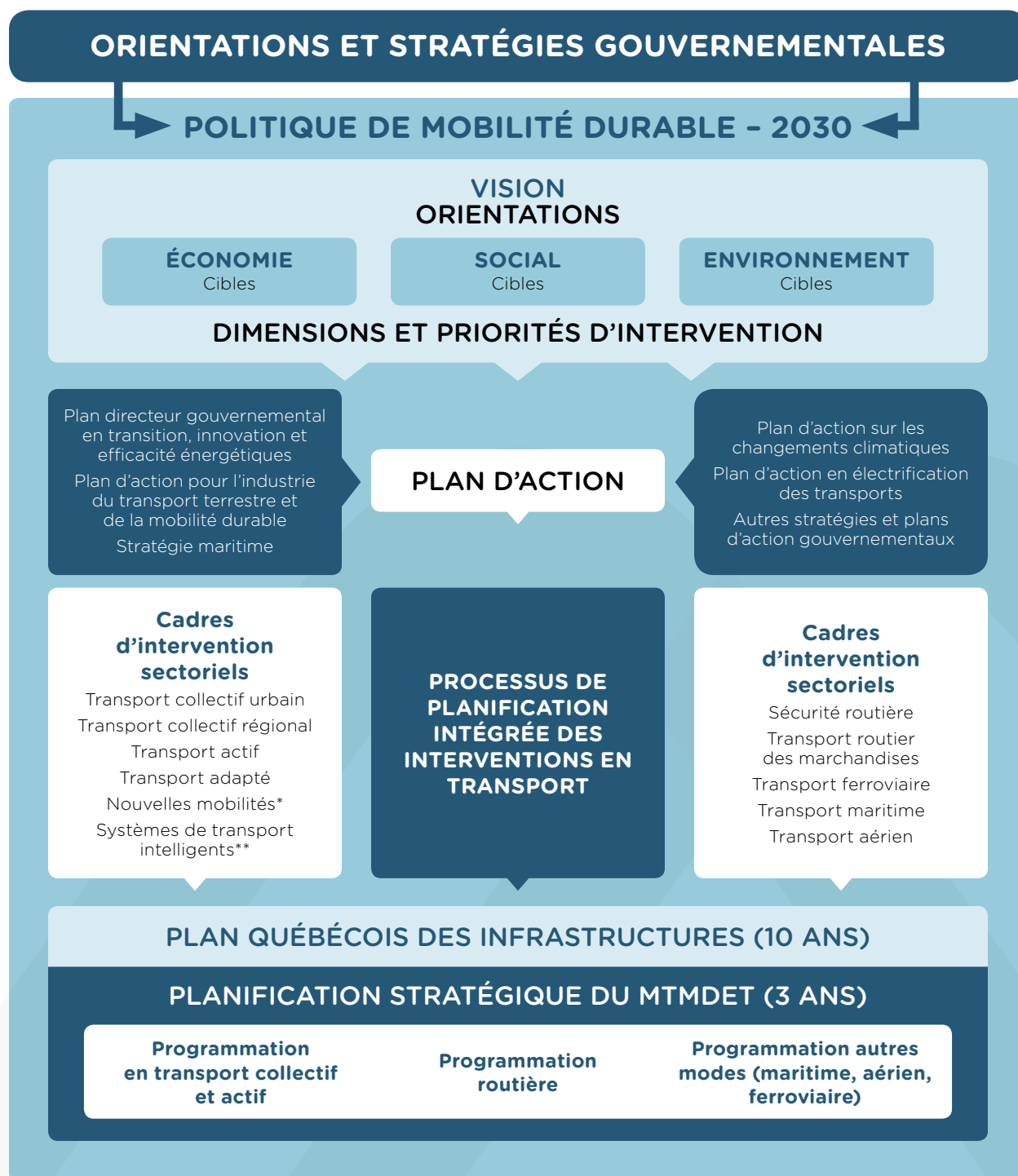
LA POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE – 2030, AVEC SA VISION, SES ORIENTATIONS, SES CIBLES ET SES PRIORITÉS D'INTERVENTION, EST UNE POLITIQUE ENGLOBANTE INTÉGRANT L'ENSEMBLE DES ÉLÉMENTS LIÉS À LA MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES.

Elle est structurée de manière à mettre en évidence et en relation l'ensemble des mesures horizontales ou transversales dans un premier plan d'action global de cinq ans, soit sur la période 2018-2023, tout en offrant une approche sectorielle complète pour les mesures plus spécifiques dans des cadres d'intervention qui couvrent cette même période et qui comprennent également des plans d'action sectoriels. Ces différents plans d'action seront mis à jour périodiquement.

La Politique de mobilité durable comprendra aussi la mise en place d'un processus de planification intégrée des interventions, appuyé par de nouveaux outils d'aide à la décision et qui aura une influence sur la programmation de l'ensemble des interventions du Ministère, dont celles qui sont incluses dans le Plan québécois des infrastructures (PQI).

La Politique de mobilité durable est de plus le fruit d'une approche concertée qui a nécessité les contributions d'un comité consultatif composé d'une vingtaine d'organismes couvrant une large part des modes et expertises en mobilité durable au Québec, des organismes municipaux, et des autres ministères et organismes du gouvernement du Québec, et ce, dans une optique d'ouverture, d'innovation et de collaboration.

CADRE DE PLANIFICATION DE LA POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE 2030



* Les nouvelles mobilités se définissent comme un ensemble de modes ou 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 partage, y compris les applications informatiques qui permettent de planifier des trajets ou de mettre en relation l'offre et la demande de déplacements.

** 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.

1

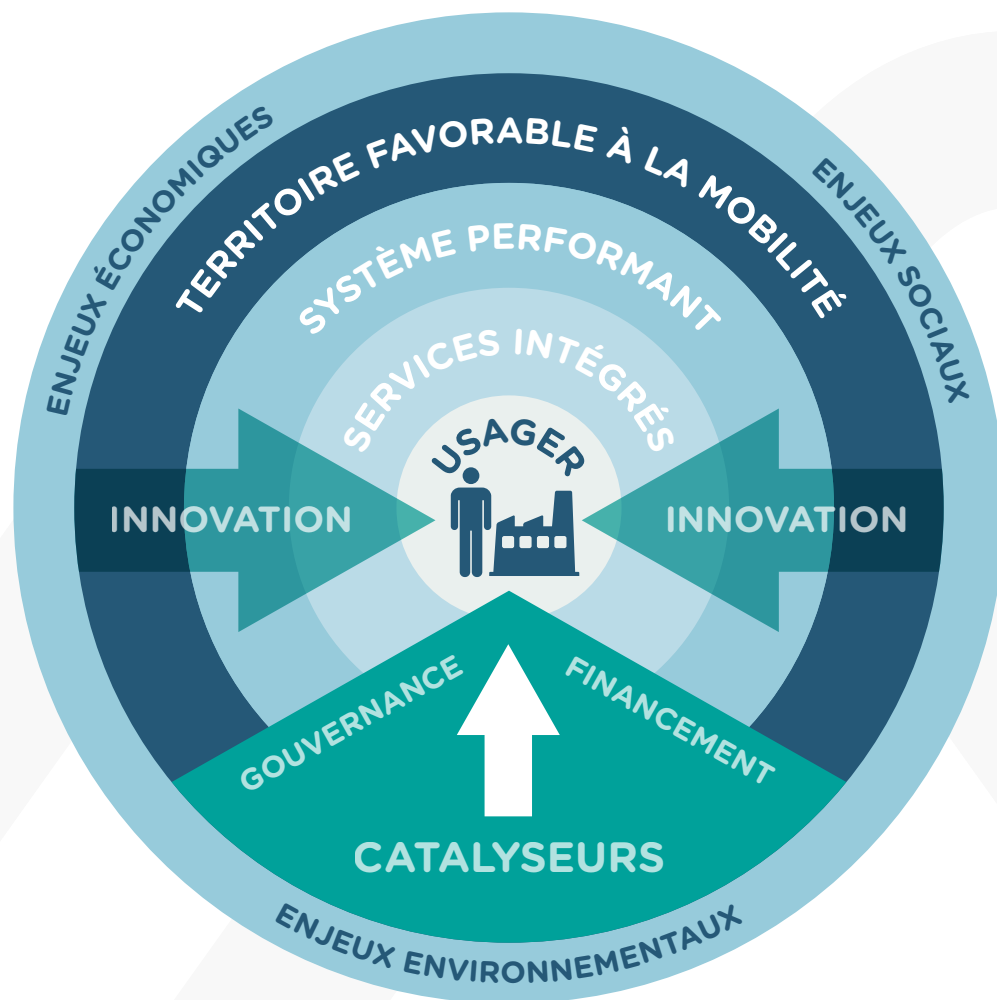
UNE VISION DE LA MOBILITÉ ORIENTÉE VERS LES BESOINS DU CITOYEN ET DE L'ENTREPRISE

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.

Cette vision de la mobilité durable, illustrée par le schéma ci-dessous, met le citoyen et l'entreprise au centre des préoccupations gouvernementales, où les questions de mobilité sont abordées dans une perspective d'écosystème, et dans lequel les différentes composantes sont en interrelation et s'influencent mutuellement pour tendre vers

une mobilité plus durable. Cette nouvelle façon d'aborder la mobilité permet de mieux orienter les interventions gouvernementales pour qu'elles soient plus collaboratives et touchent davantage l'organisation et le développement du milieu dans une vision à plus long terme, plutôt que de se limiter à l'infrastructure.

ÉCOSYSTÈME DES TRANSPORTS



LES USAGERS, SOIT LES CITOYENS ET LES ENTREPRISES,

sont au cœur de cet écosystème. Ils adoptent des comportements de déplacement répondant à leurs besoins de mobilité en fonction des caractéristiques de l'ensemble de l'écosystème et de leur culture de mobilité.



LES SERVICES MULTIPLES ET INTÉGRÉS DE TRANSPORT

permettent aux citoyens et aux marchandises de se déplacer de manière efficiente à l'intérieur de ce système de transport. Ces services incluent, notamment, les services de transport collectif, de mobilité partagée et de transport adapté pour les personnes ainsi que les services de transport de marchandises et de logistique pour les entreprises. L'efficacité de ces services et leur organisation ont une influence directe sur les choix de mobilité des citoyens et des entreprises. L'industrie québécoise des équipements de transport terrestre contribue au fonctionnement de l'écosystème en offrant des véhicules de transport adaptés aux besoins des usagers et des entreprises.

UN SYSTÈME DE TRANSPORT MULTIMODAL FIABLE ET PERFORMANT

est l'assise sur laquelle les services de transport aux citoyens et aux entreprises sont offerts. Les infrastructures du système de transport doivent être en bon état, sécuritaires et organisées de manière à permettre une offre de services de transport la plus efficace possible d'un point de vue social, environnemental et économique.

UNE ORGANISATION DU TERRITOIRE

favorable à la mobilité durable, qui contribue au déploiement d'un système de transport multimodal, et de services de transport qui réduisent la dépendance aux énergies fossiles. Le système et les services de transport devraient, à leur tour, entraîner un développement durable et cohérent du territoire.

LA GOUVERNANCE ET LE FINANCEMENT

sont les catalyseurs qui permettront de faire face aux enjeux sociaux, environnementaux et économiques qui agissent sur la mobilité. La gouvernance doit permettre de décloisonner les différentes entités de l'écosystème afin qu'elles agissent en interaction les unes avec les autres, alors que le financement est le moteur qui permet d'amorcer un mouvement vers un équilibre plus durable.

Enfin, **L'INNOVATION**, tant dans le domaine de la technologie que dans les façons de faire, constitue un facteur clé dans cette transformation, puisqu'elle influencera positivement l'ensemble des composantes de l'écosystème, au bénéfice des citoyens et des entreprises, tout en faisant partie des solutions aux enjeux rencontrés.

2 DES ORIENTATIONS AUX VISÉES AMBITIEUSES POUR 2030

Afin de guider la démarche du gouvernement et celle de ses partenaires sur les questions de mobilité durable, la politique propose dix cibles organisées en fonction de trois grandes orientations calquées sur les trois sphères du développement durable, soit les plans social, environnemental et économique.

Avec ces orientations et ces cibles, la Politique établit clairement la marche à suivre afin de développer une mobilité plus durable des personnes et des marchandises pour les années à venir et de tendre vers un idéal basé sur de nouveaux paradigmes.

2.1 UNE MOBILITÉ AU SERVICE DES CITOYENS

Davantage d'options pour se déplacer

Dans la composante sociale de la mobilité durable, il importe que les citoyens aient accès à des options pour leurs déplacements. En 2030, les citoyens du Québec disposeront d'un plus large éventail de services de transport durables pour effectuer leurs déplacements quotidiens de manière efficace, sécuritaire et abordable, et ce, sur l'ensemble du territoire. Le transport collectif, l'auto et le vélopartage, la marche, le taxi et les services de traversier seront des solutions de rechange encore plus attrayantes à l'utilisation d'un véhicule personnel, tant dans les villes que dans les régions. Posséder un véhicule automobile deviendra d'ailleurs moins nécessaire avec l'éclosion de nouveaux services de mobilité.

CIBLE 70 % de la population québécoise a accès à au moins quatre services de mobilité durable²

Des temps de déplacement plus courts

En 2030, les citoyens du Québec passeront moins de temps à se déplacer entre leur domicile et leur lieu de travail, ou pour avoir accès aux différents services. De plus, les marchandises seront livrées plus rapidement à destination.

Des distances moins importantes à parcourir et des secteurs bien desservis sont des facteurs importants pour réduire les temps de déplacement. L'intégration des divers services de transport et le décloisonnement de l'information représenteront aussi des avantages majeurs pour les citoyens qui pourront alors opter pour le mode de déplacement optimal en fonction de l'information, du temps et du budget dont ils disposeront.

La mise en place de chaînes logistiques encore plus intelligentes, une meilleure organisation de la distribution des marchandises et la réduction de la congestion en milieu urbain permettront aux entreprises de déplacer plus rapidement leurs marchandises vers leurs lieux de destination.

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

² Cible qui sera ajustée en fonction des travaux sur l'Enquête nationale sur le transport des personnes à réaliser par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.



Des routes encore plus sécuritaires

En 2030, les citoyens et les entreprises du Québec pourront compter sur un réseau routier encore plus sécuritaire, où le nombre de décès causés par les accidents sera réduit le plus possible. Le Québec aura changé significativement sa façon d'aborder la sécurité routière afin que les accidents qui peuvent être évités le soient et que les autres n'aient pas de conséquences fatales. Cette nouvelle approche impliquera l'adhésion des partenaires et la responsabilisation des usagers ainsi que la révision des moyens et des façons de faire actuels. De plus, la législation aura été adaptée à l'arrivée des nouveaux systèmes de sécurité automatisés pour les véhicules.

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

2.2 UNE MOBILITÉ À PLUS FAIBLE EMPREINTE CARBONE

Moins de déplacements en auto solo

En 2030, les efforts déployés pour mieux arrimer la planification du territoire et des transports commencent à porter fruit et permettent à de plus en plus de citoyens de s'installer dans des quartiers où ils pourront accéder, par des moyens durables, aux services et aux activités qui sont de plus en plus localisés dans des secteurs bien desservis par le transport collectif et actif. La densification des zones urbaines, la qualité et l'organisation des services et des équipements de transport alternatifs à l'auto solo et leur coût d'utilisation plus bas incitent de plus en plus de citoyens à ne plus se déplacer seuls dans leur voiture.

Une nouvelle culture de mobilité s'instaure parmi les citoyens qui prennent davantage conscience des répercussions de leurs choix de mobilité. Ce changement de culture est favorisé par des efforts soutenus en mobilisation et en changement de comportement. L'automobile n'est plus un choix incontournable. Lorsqu'ils font des déplacements motorisés, ils tentent de les optimiser et ont recours au covoiturage lorsque c'est possible.

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

Consommation limitée des énergies fossiles

En 2030, les citoyens, les entreprises et les sociétés et entreprises de transport se tournent de plus en plus vers des véhicules écoénergétiques qui consomment beaucoup moins d'énergies fossiles. Cette transition énergétique se concrétise notamment par l'utilisation de carburants renouvelables. Depuis 2025, le gouvernement ne finance l'acquisition que de véhicules 100 % électriques pour le transport des personnes et les réseaux de bornes de recharge rapide et de distribution de carburants alternatifs couvrent maintenant la majeure partie du territoire.

L'objectif de réduction de la consommation de pétrole dans le secteur des transports est en lien avec l'objectif que le Québec s'est donné dans le cadre de sa politique énergétique de réduire de 40 % la quantité de produits pétroliers consommés tous secteurs confondus³. En 2013, 76 % de la consommation d'hydrocarbures était attribuable au secteur des transports.

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

³ QUÉBEC. Politique énergétique 2030. *L'énergie des Québécois : source de croissance*. Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, [En ligne] 2016 [<http://politiqueenergetique.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/politique-energetique-2030.pdf>] (Consulté le 2 février 2018).

Beaucoup moins de GES émis dans l'atmosphère par les transports

La réduction des émissions de GES produites par le transport s'inscrit dans la poursuite de la cible du gouvernement du Québec à cet égard, soit une réduction de 37,5 % sous le niveau de 1990 en 2030⁴. En 2014, les transports émettaient 41 % des GES du Québec. Le Québec est néanmoins une des administrations qui émettent le moins de GES en transport au Canada par habitant et moins que la moyenne américaine.

En 2030, les citoyens et les entreprises émettront moins de GES pour leurs déplacements, puisqu'ils auront privilégié l'utilisation de véhicules à faible ou zéro émission de GES. Les véhicules à essence émettront également moins de GES grâce aux avancées technologiques et aux normes d'émissions plus sévères.

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

2.3 UNE MOBILITÉ À L'APPUI D'UNE ÉCONOMIE PLUS FORTE

Une filière industrielle des équipements de transport terrestre et de la mobilité durable forte et innovante

En 2030, l'industrie québécoise des équipements de transport terrestre sera 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 arriver, le gouvernement entend miser sur la créativité et le savoir-faire des entrepreneurs et des travailleurs de toutes les régions du Québec. C'est en développant des solutions novatrices et en multipliant les succès commerciaux, tant ici qu'à l'international, que l'industrie participera à la prospérité future du Québec, au bénéfice de l'ensemble des Québécois.

CIBLE **15 MILLIARDS** de dollars de ventes annuelles pour le secteur québécois des équipements de transport terrestre

⁴ QUÉBEC. Décret 1018-2015. Adoption de la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030, 2015 (www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=13&file=1549-F.pdf) [<http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/engagement-quebec.asp>]

Une utilisation optimale des modes de transport et de l'intermodalité pour une meilleure compétitivité des entreprises

En 2030, le système de transport multimodal tourné vers la mobilité durable favorisera une utilisation complémentaire et intégrée des différents modes de transport à l'intérieur de chaînes logistiques intelligentes afin de livrer les marchandises entre leur origine et leur destination de manière efficace et peu coûteuse, permettant ainsi aux entreprises d'être plus compétitives sur les marchés nationaux et internationaux.

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

Des entreprises moins affectées par la congestion routière

En 2030, la réduction de la congestion routière dans les régions de Montréal et de Québec permet aux entreprises d'expédier plus facilement, à moindres coûts et dans les délais prescrits, leurs marchandises vers les équipements intermodaux et les marchés de ces régions. La distribution des marchandises se fait également plus facilement en consolidant davantage les lots et en réduisant le flux de véhicules dans les villes. Cette meilleure fluidité des marchandises accroît la performance globale de l'économie et rend les entreprises du Québec plus compétitives.

CIBLE Réduction des coûts associés à la congestion pour les entreprises dans les régions métropolitaines de Montréal et de Québec⁵

Diminution des dépenses des ménages allouées au transport

En 2016, environ 17 % des dépenses après impôts des ménages québécois sont consacrées aux transports, ce qui en fait le deuxième poste budgétaire en importance après le logement et avant l'alimentation⁶. En 2030, les citoyens du Québec auront des options de mobilité plus durables et plus économiques. Avec la circulation de plus en plus fluide et intégrée de l'information et la mise en place de services de mobilité à la demande, les citoyens pourront optimiser leurs déplacements plus facilement, ce qui contribuera à diminuer la part des dépenses que les ménages québécois doivent consacrer au transport.

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

⁵ Cible qui sera quantifiée par le Chantier sur le financement de la mobilité par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

⁶ Statistique Canada, CANSIM, tableau 203-0021 et produit n° 62F0026M au catalogue pour l'année 2016.

3 DES ASSISES FORTES SUR LESQUELLES S'APPUYER

**Pour atteindre ces
visées ambitieuses, le
Québec doit exploiter
ses atouts intrinsèques
de nature géographique
et socioéconomique,
et bâtir sur ses acquis.**

3.1 UN TERRITOIRE ET DES RESSOURCES PROPICES À UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE

Le Québec a la chance de compter sur l'un des plus grands systèmes fluviaux du monde constitué par le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs. C'est à partir de ce corridor que la population et les activités économiques se sont développées. Ce corridor, très bien desservi en infrastructures de transport multimodales et connecté aux principaux marchés nord-américains, représente une assise exceptionnelle sur laquelle le Québec peut s'appuyer pour favoriser une utilisation efficace, complémentaire et harmonisée des différents modes de transport dans une optique de mobilité durable.

Le Québec bénéficie en outre de l'hydroélectricité, une énergie propre, abondante et renouvelable pouvant être mise à profit pour appuyer l'électrification des transports. Il s'agit d'un avantage majeur pour le Québec, comparativement à d'autres régions du monde où l'électricité doit être produite à partir de ressources non renouvelables telles que les hydrocarbures. Le Québec possède également des ressources naturelles en abondance qui sont nécessaires à la fabrication de véhicules électriques.



3.2 BÂTIR SUR LES ACQUIS

Depuis plusieurs années, le Québec est de toutes les tribunes où il est question de promouvoir le développement durable et la croissance verte, et il se positionne comme leader en matière de lutte contre les changements climatiques. Il s'est d'ailleurs fixé des cibles ambitieuses à l'égard des émissions globales de GES et a été le premier au Canada à mettre en place un marché du carbone⁷ en 2013.

En 2015, le gouvernement s'est également doté, dans un contexte de transition énergétique, d'un plan d'action sur l'électrification des transports⁸, qui s'appuie sur une filière industrielle en pleine expansion, pour miser sur ce secteur d'avenir et créer des emplois dans une économie de plus en plus verte. Déjà, le Québec fabrique et vend des autobus électriques, et d'autres projets sont en cours pour le transport des marchandises. Le Plan directeur 2018-2023 de Transition énergétique Québec comporte également une gamme variée d'actions visant une transition énergétique, notamment dans le secteur des transports.

En matière d'intelligence artificielle, plusieurs actions sont déjà engagées. Ainsi, la mise en place de la grappe industrielle des véhicules électriques et intelligents permettra d'explorer de nouvelles technologies intelligentes de mobilité, dont les véhicules autonomes, et de valider les gains de leurs applications vers une meilleure mobilité et une performance accrue des acteurs individuels, des entreprises et des organisations publiques.

Le Québec peut aussi compter sur un réseau de centres de recherche et d'établissements d'enseignement de calibre international, ainsi que sur des milieux d'affaires dynamiques et innovateurs qui lui ont permis de développer une expertise reconnue mondialement, notamment en électrification des transports, en technologies de l'information, en optique et photonique, en génie-conseil et en ouvrages d'art, ainsi qu'en intelligence artificielle.

La Politique de mobilité durable pourra aussi tirer parti des outils de planification du territoire déjà en place afin d'aborder les questions de mobilité de manière plus intégrée sur le territoire. Les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT), les plans métropolitains d'aménagement et de développement (PMAD) de la communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et de la communauté métropolitaine de Québec (CMQ), les schémas d'aménagement et de développement des municipalités régionales de comté (MRC), les plans d'urbanisme des municipalités ainsi que les ententes conclues avec des communautés autochtones et le gouvernement du Canada constituent de puissants leviers en matière de planification et d'utilisation de l'espace sur lesquels il faut s'appuyer pour mieux planifier les transports, d'autant plus qu'ils sont issus de la concertation des acteurs concernés.

⁷ Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre.

⁸ QUÉBEC. *Propulser le Québec par l'électricité. Plan d'action en électrification des transports 2015-2020*.

Ministère des Transports du Québec, [En ligne] 2015, [http://transportselectriques.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/CIAO-050-LG2-MTQ-Rapport2016FRv2.1_.pdf] (Consulté le 2 février 2018).

4 DES ENJEUX QUI IMPOSENT DE NOMBREUX DÉFIS

Pour atteindre les objectifs de la Politique de mobilité durable, le gouvernement doit tenir compte d'un ensemble d'enjeux inhérents à l'écosystème des transports. Ces enjeux imposent de nombreux défis qui vont orienter les actions à prendre pour y répondre.

SUR LE PLAN SOCIAL

SANTÉ DES CITOYENS

Les émissions de polluants, le bruit engendré par l'utilisation de véhicules motorisés et la congestion routière ont des effets négatifs importants sur la santé des citoyens et peuvent générer des symptômes de maladies pulmonaires et cardiaques et d'autres problèmes de santé et de stress.

SÉCURITÉ DES CITOYENS

La circulation des voitures et des camions est la cause fréquente d'accidents impliquant les piétons, les cyclistes ainsi que les personnes à mobilité réduite ou utilisant certains autres types de véhicules d'aide à la mobilité. Le transport de matières dangereuses peut aussi entraîner de l'insécurité pour les citoyens.



PERSONNES VULNÉRABLES ET À MOBILITÉ RÉDUITE ET HANDICAPÉES

Les personnes vulnérables, à faible revenu, à mobilité réduite et handicapées doivent avoir accès aux différents modes de transport afin de bénéficier d'une mobilité comparable à celle du reste de la population. Elles doivent avoir accès en toute égalité aux différents lieux d'activités et aux divers points de service dans une approche inclusive. Le vieillissement de la population devrait accroître la pression sur les services de transport dans les prochaines années. Des efforts sont nécessaires pour offrir le plus possible des parcours sans obstacles, étendre l'universalité des services de transport ainsi que pour prendre en compte l'égalité entre les femmes et les hommes, et ce, en fonction de leurs réalités et de leurs besoins différenciés.

OPTIONS DE TRANSPORT DURABLE DÉFICIENTES EN RÉGION

La population doit souvent parcourir de longues distances pour aller au travail ou pour accéder aux services, mais elle n'a souvent pas accès à des services de transport collectif répondant à ses besoins. Cette situation fait en sorte que certains citoyens doivent presque obligatoirement utiliser une automobile pour se déplacer.

SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL GESTION DURABLE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

La planification du territoire telle que pratiquée actuellement ne tient pas suffisamment compte des répercussions du développement de nouveaux territoires habités sur l'utilisation du système de transport. L'organisation actuelle du territoire favorise plutôt le recours à l'automobile et restreint les modes alternatifs.

EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DES VÉHICULES

Malgré l'introduction de nouvelles normes visant la réduction de la consommation de carburant des véhicules, les émissions de GES du parc automobile continuent d'augmenter. La croissance de l'économie, la diminution de la taille des ménages et l'augmentation concomitante des taux de motorisation et de la taille des véhicules sont des facteurs qui contribuent à ce phénomène.

SUR LE PLAN ÉCONOMIQUE

FONCTIONNALITÉ ET ACCESSIBILITÉ DU SYSTÈME DE TRANSPORT

Comme les réseaux de transport fonctionnent souvent près du seuil de capacité dans certaines régions, toute augmentation de la demande de mobilité crée des pertes de fonctionnalité et de la congestion. Afin d'optimiser l'utilisation des réseaux, des efforts sont requis pour favoriser une utilisation complémentaire des modes de transport, notamment par de meilleures pratiques intermodales.

DISPONIBILITÉ ET FORMATION DE LA MAIN-D'ŒUVRE

Une main-d'œuvre suffisante et qualifiée est essentielle au bon fonctionnement du système de transport. Le recrutement est difficile dans certaines catégories d'emplois, notamment celles des chauffeurs et des mécaniciens qualifiés, tant pour le transport routier que pour le transport ferroviaire ou collectif. Plusieurs défis sont associés à la formation de la relève, au recrutement et à la rétention de la main-d'œuvre, et ce, pour l'ensemble des modes de transport.

DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE QUÉBÉCOISE DES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT

L'industrie des équipements de transport terrestre est stratégique pour l'économie du Québec. En 2016, elle regroupait 620 entreprises réparties dans plusieurs régions, qui ont généré des ventes de biens manufacturés évaluées à 10,2 milliards de dollars et qui employaient près de 32 000 personnes. Cette industrie est appelée à vivre une transformation fondamentale au cours des prochaines années, puisque son avenir s'inscrit dans la mobilité durable et l'innovation qui la sous-tend. La Politique de mobilité durable lui fournira une multitude de possibilités pour soutenir cette transformation.

PÉRENNITÉ ET FIABILITÉ DES INFRASTRUCTURES

Des infrastructures de transport en mauvais état limitent leurs capacités d'utilisation. Or, un système de transport en appui à la mobilité durable doit miser sur des infrastructures fiables et en bonne condition, peu importe le milieu ou le mode de transport concerné, afin d'optimiser son utilisation et jouer son rôle d'appui au développement économique.

SUR LE PLAN DE L'INNOVATION

TIRER PARTI DE L'ARRIVÉE DES NOUVELLES TECHNOLOGIES

L'émergence des nouvelles technologies de l'information et de la communication, notamment les véhicules connectés et autonomes, ouvrent sur un éventail de nouvelles possibilités que pourront saisir les citoyens et les entreprises pour des transports plus efficaces, sécuritaires et durables. Plusieurs enjeux y sont aussi associés tels que la législation, la cybersécurité ainsi que la propriété et le partage de données.

5

CAP SUR LA MOBILITÉ DURABLE

Pour relever les défis associés aux enjeux de mobilité durable et répondre adéquatement aux besoins des usagers, le gouvernement du Québec propose un ensemble de priorités d'intervention à l'horizon 2030. Celles-ci sont classées en cinq dimensions qui touchent le milieu municipal et le citoyen, les chaînes logistiques et les entreprises, les infrastructures en appui à une mobilité durable, l'électrification et les énergies alternatives ainsi que le leadership en mobilité durable.

Les plans d'action de la Politique qui seront élaborés d'ici 2030 traduiront celle-ci en mesures concrètes, en s'appuyant sur ces priorités d'intervention. Ces dernières prendront appui sur un nombre plus ou moins grand de mesures dans les différents plans d'action.

L'approche «Réduire – Transférer – Améliorer» (RTA) est aussi prise en considération dans le choix des mesures découlant des priorités d'intervention. Adoptée par diverses instances au niveau international et recommandée par des partenaires de la société civile du Québec, l'approche RTA a été développée en réponse à la stratégie plus ou moins couronnée de succès

à long terme, consistant à agir sur l'offre de transport pour répondre à la croissance de la demande. Cette approche propose plutôt d'influencer la demande en favorisant un changement de comportement de la part des usagers à l'aide d'une meilleure planification du territoire et de choix de transport plus nombreux afin que les usagers adoptent des habitudes de déplacement favorisant des modes de transport plus durables. Cette approche est donc au diapason des objectifs de réduction des émissions de GES, de la consommation d'énergie et de la congestion. Elle comporte trois étapes qui devraient être priorisées comme suit :

- 1 RÉDUIRE** les déplacements motorisés ou les distances à parcourir pour répondre aux différents besoins de mobilité par une meilleure intégration de la planification du territoire et des transports;
- 2 TRANSFÉRER** les déplacements vers des moyens de transport moins énergivores et qui se traduisent par de plus faibles émissions de GES, comme le transport collectif et actif;
- 3 AMÉLIORER** l'efficacité des véhicules en réduisant leur empreinte carbone, mais aussi améliorer les déplacements en termes de coûts, de qualité et de sécurité.

DIMENSION 1

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

Le milieu municipal est un partenaire incontournable dans la mise en place de toute initiative concernant la mobilité. En effet, ce sont les instances municipales, reconnues par le gouvernement du Québec comme gouvernements de proximité, qui possèdent les principaux outils de mise en œuvre de mesures structurantes visant la mobilité et l'aménagement du territoire.

La mise en place de services de transport durables pour les citoyens requiert à la base une action concertée du gouvernement et du milieu municipal pour converger vers une planification plus intégrée de l'aménagement du territoire et des transports qui stimulera la vitalité des régions. Les interventions en transport, notamment celles relatives au transport collectif et actif, et à l'accessibilité universelle des services, contribueront à une meilleure qualité de vie pour les citoyens, bonifieront l'accès à l'emploi et aux activités, en plus de favoriser l'inclusion sociale des personnes à mobilité réduite et à faible revenu.

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

L'aménagement du territoire est un des éléments clés pour atteindre les objectifs de mobilité durable. Il permet en effet de réduire les distances à parcourir et les besoins en déplacements motorisés. À cet égard, l'intégration de la planification de l'aménagement du territoire et de celle des transports est devenue incontournable. Elle concerne toutefois de nombreux acteurs, et le pouvoir d'intervention du gouvernement demeure limité.

Devant l'intention du gouvernement de planifier les transports autrement en laissant une plus grande marge de manœuvre au milieu municipal, il paraît opportun de proposer de nouveaux outils destinés à appuyer les municipalités dans la prise en compte des questions de mobilité sur leurs territoires. Ces outils visent un renforcement des liens entre la planification du territoire et des transports à tous les niveaux (municipal, MRC, communautés métropolitaines, gouvernement) afin que le milieu municipal puisse faire des choix de mobilité encore plus éclairés et répondant aux besoins de la population. Cette nouvelle planification intégrée du territoire et des transports serait une condition au financement des initiatives de transport du milieu par le gouvernement. Ces outils tiendront compte des orientations gouvernementales en aménagement du territoire, qui contiennent les objectifs du gouvernement en la matière et qui doivent être intégrées aux outils de planification du milieu municipal.

Rendre le transport collectif urbain plus attrayant et compétitif

Afin d'atteindre l'objectif de réduction des émissions de GES dans le secteur des transports, il est essentiel que les services de transport collectif puissent être encore plus attrayants sur les plans de l'accessibilité, de la rapidité, de la fréquence, de la régularité et du confort, et qu'ils puissent offrir la capacité suffisante pour répondre à l'augmentation des besoins de déplacement et accueillir les nouveaux usagers qui voudront réduire leurs déplacements individuels. L'amélioration de l'offre de service doit concourir à l'atteinte de ces objectifs.

Dans ce contexte, le gouvernement entend continuer à soutenir financièrement le milieu municipal dans la mise en place de services de transport collectif en appui à une augmentation de l'offre de service aux usagers et à l'amélioration de l'interconnexion des services grâce à des programmes d'aide bonifiés et simplifiés. Cette aide deviendra conditionnelle à une prise en considération des questions de mobilité de manière globale au moyen d'une planification intégrée par le milieu municipal.

Favoriser et rendre plus attrayant le transport collectif régional et interurbain

Dans certaines régions du Québec, l'automobile demeure la seule option de transport possible pour répondre aux besoins de mobilité de la population. Cela peut causer des problèmes d'accessibilité et même d'isolement pour les personnes qui n'ont pas accès à un véhicule motorisé. Les distances entre les lieux de résidence et les différents services, qui sont souvent plus grandes en moyenne que dans les régions urbaines, exacerbent ces problématiques. La mobilité durable en région passe donc par une augmentation du nombre d'options de mobilité de qualité.

Afin de rendre le transport collectif régional et interurbain plus attrayant, le gouvernement compte moduler et adapter ses interventions en fonction des particularités du territoire et des différents moyens de transport concernés pour en assurer la desserte et la vitalité, en accordant une attention particulière aux interconnexions d'un mode à l'autre, mais aussi d'un territoire à l'autre. Par exemple, différents programmes d'aide et de soutien aux services de transport interurbain par autobus pourraient être mis en place ou bonifiés en vue d'atteindre cet objectif. Le modèle de financement du transport collectif régional est arrivé à terme après dix ans d'existence, et il y a lieu d'établir des solutions adaptées aux nouvelles réalités et aux particularités des territoires afin d'assurer un financement pérenne et récurrent des services. La Politique de mobilité durable compte également s'assurer d'améliorer l'accès aux services ferroviaire, maritime et aérien existants desservant les régions isolées, enclavées ou éloignées, pour les populations qui y habitent.

Faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite

Le Québec se veut une société inclusive où il fait bon vivre pour tous les citoyens, y compris les personnes plus vulnérables. La question de l'accessibilité des services est cruciale pour permettre à toute personne de contribuer activement à la société. Il faut explorer des

moyens novateurs en vue de desservir l'ensemble de la population de façon efficace, que ce soit en milieu urbain, en périphérie ou en région.

Le gouvernement prévoit continuer à soutenir les services personnalisés pour les personnes à mobilité réduite tout en convergeant vers l'accessibilité universelle aux services réguliers de transport, qui offrent plus de flexibilité dans les déplacements que le transport adapté. L'accessibilité universelle permet une utilisation comparable des services de transport collectif par l'ensemble de la population, tant pour les personnes handicapées que pour celles présentant des incapacités temporaires, les aînés ou les parents de jeunes enfants. Il reste beaucoup à faire pour que les véhicules, les infrastructures et les services complémentaires soient universellement accessibles et préviennent les inégalités entre les femmes et les hommes.

Dans le contexte du vieillissement de la population, une attention particulière doit également être accordée aux besoins spécifiques des personnes âgées en matière de mobilité. Le gouvernement du Québec investit déjà des sommes importantes en transport collectif, un moyen de transport dont bénéficient nombre d'aînés pour effectuer leurs déplacements. De plus, plusieurs municipalités mettent également de l'avant des initiatives appuyant la mobilité des personnes âgées. Ces efforts devront être accrus au cours des prochaines années.

Miser sur la mobilité durable pour stimuler la vitalité des régions

Le gouvernement du Québec accorde une attention particulière aux régions dans la Politique de mobilité durable et compte être proactif sur plusieurs fronts pour offrir aux citoyens et aux entreprises des options de mobilité durable adaptées à leurs besoins.

La planification des transports, le transport collectif régional et interurbain, le transport adapté, l'accessibilité aux régions isolées ou éloignées, la mise à niveau des infrastructures régionales et le déploiement d'équipements soutenant l'électrification des transports et l'utilisation d'énergies propres sont autant de domaines s'adressant aux régions où le gouvernement entend intervenir pour stimuler leur vitalité.

Malgré les efforts consentis au cours des dernières années, les programmes en transport adapté n'ont pas suivi l'augmentation des besoins de la clientèle au fil du temps et il reste du chemin à parcourir en ce qui concerne le financement du transport adapté. Le gouvernement fait un grand pas en ce sens à l'intérieur de la Politique de mobilité durable, en visant un cadre financier pluriannuel des programmes d'aide financière pour la mobilité des personnes handicapées tout en bonifiant le budget affecté à ces programmes.

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

Plusieurs phénomènes tels que l'arrivée des nouvelles technologies, les véhicules autonomes ainsi que 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 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 services, de gouvernance ou d'organisation de la mobilité.

Le gouvernement compte assumer pleinement son rôle de chef de file en ce domaine en mettant en avant différentes initiatives favorisant la concertation entre les divers exploitants de services de transport, ainsi que le développement et le déploiement de nouvelles technologies innovantes permettant d'offrir aux citoyens un ensemble de services de mobilité interreliés, efficaces, rapides et confortables. Un appui sera apporté notamment aux nouvelles mobilités qui utilisent l'électricité comme source d'énergie et aux technologies propres, de même qu'aux projets d'utilisation de véhicules autonomes dans une optique de mobilité partagée.

L'industrie du taxi n'échappe pas à ces bouleversements. Au cours des dernières années, les besoins de la population ont évolué, et de nouveaux modèles d'affaires sont apparus. L'encadrement a été modifié en 2016, notamment pour favoriser un environnement propice à la modernisation de cette industrie. L'objectif du gouvernement est d'accompagner l'industrie du taxi afin qu'elle soit fiable, dynamique et axée sur la qualité du service à la clientèle.

Nouvelles mobilités

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

DIMENSION 2

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

Afin de stimuler la croissance économique du Québec et d'en faire un lieu attrayant pour les investissements, il est primordial de créer un environnement favorable au développement des entreprises, aux nouvelles initiatives économiques et à la création d'emplois.

L'efficacité du système de transport est une condition essentielle au rendement des chaînes logistiques et à la compétitivité des entreprises au niveau national et international. S'inscrivant dans cette perspective, la Politique vise à appuyer les acteurs des chaînes logistiques dans la mise en place de services de transport performants pour les entreprises, améliorant ainsi leur compétitivité. La Politique vise également à être complémentaire à la Stratégie nationale sur la main-d'œuvre 2018-2023 et aux autres initiatives gouvernementales pour les entreprises et les travailleurs, afin d'aider le Québec à répondre aux défis du marché du travail.

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

Pour s'assurer de l'efficacité et de l'agilité des entreprises, il est important que le Québec puisse compter sur des réseaux routier, ferroviaire, portuaire et aéroportuaire intégrés, favorisant une utilisation optimale des modes là où ils sont plus efficaces. L'efficacité des chaînes logistiques est une condition essentielle à la compétitivité des entreprises dans un contexte où les échanges commerciaux s'étendent bien au-delà des frontières du Québec. De plus, avec l'augmentation du commerce en ligne, les chaînes logistiques doivent répondre aux exigences de la nouvelle génération de consommateurs qui s'attend à une livraison de plus en plus rapide à l'endroit de son choix et à des retours sans embûche, ce qui met une pression additionnelle sur les chaînes logistiques.

D'ici 2030, le gouvernement entend proposer des mesures en vue de faciliter les interconnexions et les interactions des réseaux de transport pour améliorer la complémentarité et l'intégration des modes et ainsi augmenter l'efficacité du système de transport, tant d'un point de vue économique que d'un point de vue environnemental ou social. De telles mesures devraient faciliter l'utilisation du bon mode, au bon endroit et au bon moment, pour une efficacité accrue des chaînes logistiques nationales et internationales.

Ces mesures pourront prendre la forme de programmes d'aide à l'intermodalité ou d'appui au développement de chaînes logistiques durables, innovatrices et performantes. Le gouvernement continuera de soutenir la Stratégie maritime⁹ ainsi que la mise en place

d'équipements de transport favorisant une meilleure intégration des réseaux tels que les pôles logistiques, les centres de distribution à valeur ajoutée, les zones industrialo-portuaires.

Appuyer la formation de la main-d'œuvre

La main-d'œuvre est une composante essentielle au bon fonctionnement des chaînes logistiques. À cet égard, le gouvernement entend soutenir les initiatives des partenaires de l'industrie du transport des marchandises et du transport des personnes pour faire face à la rareté de main-d'œuvre, ainsi qu'aux difficultés de rétention et de recrutement associées à la formation et au développement des compétences, et ce, pour chacun des modes.

Optimiser la réglementation des modes de transport

La réglementation est un outil essentiel pour que le gouvernement puisse assumer ses responsabilités. Cela est encore plus important en transport, puisque l'encadrement législatif vise souvent la sécurité. En vertu de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif¹⁰, le gouvernement du Québec fait des efforts constants pour mieux réglementer et optimiser les processus administratifs tout en prenant en compte l'émergence des nouvelles technologies et façons de faire. À cet égard, la Politique de mobilité durable prévoit une bonification de l'encadrement législatif et réglementaire lorsque nécessaire, dans les modes de transport sous sa responsabilité complète ou partielle tels que le transport routier et le transport ferroviaire, de façon à en améliorer l'efficacité et la sécurité tout en réduisant le plus possible le fardeau des entreprises.

⁹ QUÉBEC. *Stratégie maritime. Stratégie maritime à l'horizon 2030. Plan d'action 2015-2020*. Québec, [En ligne], 29 juin 2015, [https://strategiemaritime.gouv.qc.ca/app/uploads/2015/11/strategie-maritime-plan-action-2015-2020-web.pdf] (Consulté le 15 février 2018).

¹⁰ QUÉBEC. *Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente*, Décret 1166-2017.

DIMENSION 3

METTRE EN PLACE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT FAVORISANT LA MOBILITÉ DURABLE

Un système de transport en appui à la mobilité durable doit pouvoir miser sur des infrastructures sécuritaires, efficaces et en bon état, peu importe le milieu ou le mode de transport utilisé. Le gouvernement entend à cette fin prioriser la réalisation de projets de développement d'infrastructures en appui au transport collectif et actif. Il compte de plus prendre les mesures nécessaires pour assurer la pérennité et la sécurité des infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et maritimes qui relèvent de la responsabilité du Québec, notamment dans une perspective d'adaptation aux impacts des changements climatiques.

Mettre en place des projets structurants en transport collectif

La congestion automobile en hausse dans les grandes agglomérations et dans les territoires urbains en croissance tend à faire augmenter la durée des déplacements en automobile et en autocar, en plus de compliquer l'accès aux aéroports, aux gares ferroviaires et aux terminus d'autocars. Les impacts environnementaux qui découlent des émissions de GES générées par les déplacements et la marche au ralenti des véhicules dans la congestion sont par ailleurs considérables. Le gouvernement entend donc appuyer la réalisation de projets structurants en transport collectif qui s'inscrivent dans la poursuite des objectifs gouvernementaux en matière d'électrification des transports et de diminution des émissions de GES, notamment dans les régions de Montréal et de Québec, où les besoins pour de telles infrastructures se font particulièrement sentir.

Le gouvernement compte également susciter et encourager les initiatives susceptibles de faire émerger des solutions de mobilité interurbaine innovantes et réalisables partout sur le territoire.

Investir dans des infrastructures qui favorisent le transport collectif et actif

Pour être durables, les infrastructures du système de transport devront soutenir une mobilité efficace, sécuritaire, pérenne, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes.

C'est pourquoi le gouvernement apportera un soutien au développement d'infrastructures qui facilitent l'utilisation des services de transport collectif et qui améliorent leur efficacité. Les stationnements incitatifs à l'utilisation du transport en commun et les voies réservées au transport collectif, qui permettent de déplacer plus de gens plus rapidement, comptent parmi les aménagements en appui au transport collectif les plus efficaces. On observe également 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 collectif; il est donc impératif d'agir.

Afin de favoriser le transport actif, il est essentiel de prendre en considération les besoins spécifiques des piétons et des cyclistes pour créer des environnements urbains propices à la pratique de la marche et au vélo, et d'en faciliter l'accès. Ces modes constituent des choix de mobilité à privilégier étant donné leurs bénéfices pour la santé et la réduction des mouvements motorisés.

Dans les milieux périurbains et ruraux, le vélo a également sa place, que ce soit à des fins de déplacements pour le travail ou encore à des fins récréatives. La Route verte¹¹ agit comme colonne vertébrale du réseau cyclable sur le territoire québécois, et il importe de continuer à la développer et à la maintenir en bon état.

¹¹ Ce réseau cyclable national totalise plus de 5 000 km, ce qui représente 42 % des quelque 12 000 km de voies cyclables que compte le Québec.

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

Le vieillissement des infrastructures et l'effet des changements climatiques compromettent la pérennité des infrastructures, essentielles pour continuer à répondre aux besoins croissants des déplacements des personnes et favoriser les échanges commerciaux de marchandises. Un ensemble de mesures bonifiées seront mises de l'avant pour assurer la résilience et l'adaptation des infrastructures aux changements climatiques ainsi que le maintien de la fonctionnalité des infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires qui relèvent du gouvernement, mais aussi des municipalités et d'autres acteurs. Le maintien de ces actifs est essentiel, puisqu'ils appuient les services de transport collectif et actif ainsi que les déplacements de marchandises. Ces infrastructures sont à la base du développement économique et social des régions du Québec et de leur accessibilité.

Assurer la sécurité des transports

Il importe que les usagers puissent se déplacer en toute sécurité et bénéficier d'infrastructures et d'équipements en bonne condition, que ce soit sur la route ou en recourant à un autre mode de transport.

Le Québec a fait d'importants progrès au cours des dernières décennies dans l'amélioration de son bilan routier grâce à la mobilisation et aux efforts conjoints de nombreux acteurs. Ces efforts doivent se poursuivre. C'est pourquoi le gouvernement compte s'inspirer de l'approche Vision zéro accident pour définir sa propre stratégie d'intervention en sécurité routière. Celle-ci vise à réduire encore davantage le nombre de décès et de blessés graves sur nos routes, en accordant une attention particulière aux usagers vulnérables. Elle comprend notamment la mise en place d'aménagements sécuritaires sur le réseau routier sous sa responsabilité et un accompagnement des municipalités qui ont la responsabilité d'une grande part du réseau routier local. En complément, le gouvernement compte intervenir sur les plans législatif et réglementaire en sécurité, notamment en ce qui concerne l'émergence des véhicules autonomes.

Le gouvernement propose également des mesures pour mieux évaluer les risques et prioriser les interventions en matière de sécurité sur les grands corridors modaux de transport en mettant l'accent sur le transport de matières dangereuses. Ces interventions seront réalisées dans une approche concertée avec l'ensemble des partenaires et exploitants de réseaux, dans le respect des responsabilités de chacun.



DIMENSION 4

FAVORISER L'ÉLECTRIFICATION ET LE DÉPLOIEMENT DES VÉHICULES ÉCOÉNERGÉTIQUES

Le Québec est déjà un chef de file en matière d'électrification des transports ainsi que dans le développement et l'utilisation d'énergies propres à des fins diverses, y compris les transports. Le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020, la Politique énergétique 2030 et le Plan directeur en transition énergétique 2018-2023 sont autant d'initiatives qui contribuent à orienter décisivement les actions du Québec dans ces secteurs.

Avec la Politique de mobilité durable – 2030, le gouvernement continue sur cette lancée et compte poursuivre la promotion de l'usage des véhicules électriques ainsi que le déploiement des bornes de recharge. À partir de 2025, le gouvernement compte d'ailleurs financer l'acquisition de véhicules 100 % électriques seulement, pour le transport des personnes. Il encouragera également l'utilisation de véhicules écoénergétiques pour effectuer le transport des marchandises.

Poursuivre les efforts en électrification des transports

Le Québec s'est donné l'objectif ambitieux d'atteindre le chiffre de un million de véhicules électriques ou hybrides rechargeables immatriculés au Québec en 2030¹². C'est pourquoi le gouvernement doit poursuivre les efforts amorcés dans le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 qui a pour objectif d'inciter les citoyens et les entreprises à privilégier les véhicules électriques plutôt que les véhicules à essence dans leurs déplacements. Les efforts d'Hydro-Québec, qui assume la gestion du réseau Circuit électrique, vont aussi dans ce sens, tout comme la mise en œuvre de la réglementation visant à augmenter le nombre de véhicules zéro émission par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

En outre, le gouvernement apportera son appui aux initiatives de recherche et à celles de l'industrie liées aux véhicules électriques et intelligents, de manière à explorer de nouvelles technologies intelligentes de mobilité, dont les véhicules autonomes. Il compte encourager également les projets novateurs qui contribueront à promouvoir l'électrification des transports et à en accroître la performance.

Poursuivre le déploiement des bornes de recharge

La présence d'un réseau d'infrastructures de recharge adéquat est une condition essentielle au développement d'un parc de véhicules électriques à grande échelle. Les bornes de recharge rapide, notamment, sont essentielles

pour permettre aux électromobilistes d'effectuer de plus longs trajets, plus rapidement.

Parallèlement aux efforts déployés pour inciter les citoyens et les entreprises à rouler électrique, le gouvernement entend poursuivre ses efforts en vue d'améliorer le réseau de recharge sur les routes du Québec ainsi que dans les immeubles à logements multiples, dans les nouveaux immeubles de bureaux, pour le stationnement sur rue et en appui aux services de taxi et de mobilité partagée électrique.

Soutenir le développement de différentes formes d'énergie

L'un des objectifs de la Politique énergétique 2030 est de réduire de 40 % la quantité de produits pétroliers consommés, ce qui implique un changement dans les habitudes de mobilité des citoyens et des entreprises, mais aussi une utilisation accrue d'énergies plus propres. Actuellement, 99 % des besoins énergétiques liés au transport de personnes et de biens sont satisfaits grâce aux produits pétroliers.

Le gouvernement souhaite donc, d'une part, accroître la disponibilité de certaines sources d'énergie plus propres pour les véhicules. D'autre part, dans une perspective à plus long terme, il y a lieu d'évaluer dès maintenant les impacts environnementaux par une approche du cycle de vie et les potentiels de réduction des émissions de GES des différents types de carburants de remplacement à l'essence et au diesel disponibles, tels que les biocarburants, le gaz naturel comprimé, le gaz naturel liquéfié, le propane et l'hydrogène, afin de faire des choix énergétiques éclairés.

¹² QUÉBEC. *Politique énergétique 2030. L'énergie des Québécois* : source de croissance. Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, [En ligne] 2016 [<http://politiqueenergetique.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/politique-energetique-2030.pdf>] (Consulté le 2 février 2018).

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

Le camionnage est une composante incontournable des chaînes logistiques, puisqu'il permet un service porte à porte rapide et flexible. À cet égard, l'amélioration de la performance énergétique des véhicules lourds s'avère tout aussi importante que celle des véhicules légers. Les efforts déjà consentis doivent être bonifiés pour s'assurer que ce secteur contribue de manière significative aux cibles de réduction des émissions de GES tout en demeurant efficace d'un point de vue économique.

De manière plus globale, le gouvernement va continuer à soutenir financièrement les mesures destinées à réduire l'empreinte environnementale du transport des marchandises pour l'ensemble des modes. Le but est d'inciter les entreprises à utiliser du matériel et des équipements de transport plus performants et à avoir recours à des sources d'énergies émettant moins de GES.



DIMENSION 5

ASSURER LE LEADERSHIP DE LA MOBILITÉ DURABLE AU QUÉBEC

Avec la Politique de mobilité durable – 2030, le gouvernement du Québec confirme son engagement à être le leader de la mobilité durable au Québec. D'une part, il confie au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, et à l'ensemble des ministères et organismes concernés, la tâche d'agir comme exemples et de devenir des agents de changement pour la mobilité durable d'un point de vue gouvernemental. D'autre part, il prévoit appuyer les initiatives des entreprises qui souhaitent développer une toute nouvelle industrie de la mobilité durable et intelligente en stimulant la recherche et le développement.

Appuyer la filière industrielle des équipements de transport terrestre et de la mobilité durable

À l'instar de l'économie mondiale, l'économie québécoise doit évoluer rapidement vers une économie innovante, numérique, propre et mondialisée. La filière industrielle des équipements de transport terrestre est d'ailleurs appelée à vivre une transformation fondamentale au cours des prochaines années, liée à la mobilité durable et à l'innovation qui la sous-tend.

Le gouvernement entend accompagner l'industrie dans cette transformation par le Plan d'action pour l'industrie du transport terrestre et de la mobilité durable, sous la responsabilité du ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation. Il met en place les moyens pour permettre à l'industrie d'engranger les succès de demain qui feront du Québec une référence mondiale en mobilité durable. Il mise sur la créativité et le savoir-faire des entrepreneurs et des travailleurs de toutes les régions du Québec. C'est en développant des solutions novatrices et en multipliant les succès commerciaux, tant ici qu'à l'international, que l'industrie participera à la prospérité future du Québec, au bénéfice de l'ensemble des Québécois.

Stimuler la recherche et le développement

Pour accélérer l'innovation et accroître la compétitivité des entreprises, il est essentiel que ces dernières profitent de l'expertise et des ressources des institutions de recherche publiques. C'est dans cette optique que les regroupements de recherche industrielle continueront à accroître les liens entre les entreprises et les institutions de recherche

publiques pour le financement des projets de recherche conjoints. Par ailleurs, renforcer l'attractivité du savoir-faire québécois pourrait notamment aider à attirer de grandes entreprises au Québec. À cet égard, il est pertinent que les entreprises du Québec soient en mesure de développer des produits adaptés au contexte mondial.

Le gouvernement vise à stimuler la recherche et le développement pour soutenir l'acquisition de connaissances favorisant l'émergence de solutions novatrices en matière de mobilité durable. Ce soutien s'adresse aux différents acteurs des secteurs public et privé concernés par l'efficacité, la sécurité et l'impact sur l'environnement des différents modes de transport des personnes et des marchandises.

Renforcer l'exemplarité de l'État

La Politique de mobilité durable vise à donner une nouvelle direction au développement de la mobilité sur l'ensemble du territoire québécois. Cela requerra des ajustements significatifs dans les comportements et les habitudes de la part des acteurs à tous les niveaux de l'écosystème des transports. Le gouvernement du Québec doit donner l'exemple aux citoyens et aux entreprises en démontrant qu'il fait lui aussi les efforts nécessaires. Il compte donc mettre en place des initiatives de mobilité durable qui s'appliqueront à ses ministères et organismes ainsi qu'à ses employés, notamment l'acquisition exclusive de véhicules 100 % électriques pour son parc de véhicules pour le transport des personnes à partir de 2025 et l'adoption de sa Stratégie de gestion des ressources humaines 2018-2023. Cette dernière encourage l'employeur à offrir des conditions de travail et une organisation du travail qui favorisent la mobilité durable ainsi que les efforts investis en matière de santé des personnes.

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

La demande globale de mobilité des personnes et des marchandises a une incidence directe sur le niveau d'utilisation des réseaux d'infrastructures. Ce dernier est étroitement lié à l'évolution des besoins, à la capacité des infrastructures et à la disponibilité des services. La dynamique de croissance du nombre de déplacements s'observe en premier lieu sur le réseau routier, souvent près du seuil de capacité dans les grandes agglomérations, où toute augmentation crée des pertes de fonctionnalité et de la congestion. Cette situation est de nature à nuire à la compétitivité économique du Québec et à perturber le quotidien des citoyens qui consacrent de plus en plus de temps aux déplacements, ce qui complique la conciliation travail-famille.

L'instauration de certains outils économiques de gestion de la demande en transport permettrait d'optimiser l'utilisation des infrastructures et des services de transport existants en incitant les usagers à adopter des comportements de mobilité plus durables. Ces outils doivent cependant être examinés en fonction des objectifs, du contexte québécois et de l'émergence de nouvelles technologies et réalités telles que l'électrification des transports.

Améliorer le processus de planification intégrée des interventions en transport

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports entend 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. Ces choix se répercuteront ensuite sur la programmation du Ministère et sur le Plan québécois des infrastructures.

Ce processus de planification intégrée doit être appuyé par des données probantes en transport des personnes et des marchandises, et par des outils de modélisation qui permettront d'alimenter la planification et de simuler les conséquences des différentes solutions proposées sur le développement et l'efficacité du système de transport. Des données sont également nécessaires au suivi de la présente politique afin de mesurer l'atteinte des grandes cibles de celle-ci.



6

CONDITIONS GAGNANTES

Les priorités d'intervention de la Politique de mobilité durable constituent la feuille de route soutenant l'évolution de l'écosystème des transports vers un équilibre plus durable. La gouvernance et le financement agissent comme catalyseurs pour entreprendre ce mouvement vers l'avant. Mais ce n'est pas suffisant. Les citoyens et les entreprises, principaux acteurs de l'écosystème, doivent être convaincus des bienfaits de la mobilité durable et doivent être mobilisés pour devenir eux-mêmes des agents de changement. À ces égards, plusieurs actions doivent être entreprises pour s'assurer que les conditions gagnantes au succès de la Politique sont présentes.

Une gouvernance articulée autour de partenariats

Au cours des dernières années, le milieu municipal a réclamé du gouvernement du Québec une plus grande autonomie, une modulation des interventions gouvernementales et une meilleure prise en compte des particularités territoriales. Ces demandes du milieu municipal se sont notamment concrétisées par l'adoption des lois visant à reconnaître les municipalités comme des gouvernements de proximité et à augmenter l'autonomie et les pouvoirs des villes de Montréal et de Québec en vertu de leur statut de métropole et de capitale nationale.

L'aménagement du territoire et la planification des transports sont indissociables. En vertu de ses responsabilités en matière d'aménagement du territoire et en raison de la connaissance qu'il a des particularités de leur territoire et des besoins de ses citoyens, le milieu municipal est le mieux positionné pour définir et assurer la gouvernance en transport sur ses territoires.

La Politique entend stimuler les échanges en vue de favoriser la mise en place de partenariats durables et souples entre le gouvernement, le milieu municipal, les Autochtones et les membres de la société civile pour bonifier la vision et l'organisation des transports au sein des régions. Une planification régionale des transports, définie et appliquée par le milieu local, permettra d'améliorer la sécurité et l'offre globale de mobilité aux usagers. Un soutien du gouvernement pourra être apporté aux initiatives visant à regrouper les intervenants en transport et à accroître les partenariats, dans le but ultime d'adapter les services de transport afin que les citoyens et les entreprises puissent avoir accès facilement aux services dont ils ont besoin.

Un financement adéquat et pérenne

Le gouvernement reconnaît l'importance d'avoir accès à des sources de financement pérennes et de définir un cadre financier adéquat et stable pour appuyer ses interventions et celles de ses partenaires en mobilité durable.

Depuis plusieurs années déjà, le gouvernement accorde une attention particulière à la question du financement des transports. Or, l'accélération

de l'électrification des véhicules, la mise en application de normes de plus en plus strictes sur la consommation de carburant et l'arrivée de la mobilité comme service sont des phénomènes qui devraient s'accroître dans le futur. Dans ce contexte, le modèle actuel de financement des transports au Québec, basé en majeure partie sur la taxe sur l'essence, les droits d'immatriculation et les permis de conduire, n'est peut-être plus le mieux adapté aux conditions changeantes. Il est donc nécessaire de poursuivre la réflexion déjà entamée sur le financement des transports en évaluant les différents outils économiques disponibles ainsi que leurs effets sur les revenus et la demande en transport.

La manière dont ces revenus seront utilisés est aussi à revoir en fonction des nouvelles orientations que le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports compte se donner pour procéder à ses choix d'interventions. Bien que le maintien des infrastructures de transport existantes demeure un enjeu majeur et incontournable pour l'économie du Québec, les actifs en appui aux modes de transport à plus faible empreinte carbone devraient être prioritaires lorsqu'il est question de développement de la mobilité.

Des citoyens et des entreprises sensibilisés et mobilisés

Le gouvernement du Québec et ses partenaires de la société civile, du milieu municipal et du secteur public ont un rôle actif à jouer pour assurer le succès de la Politique de mobilité durable. Mais c'est aux citoyens et aux entreprises que la Politique s'adresse d'abord et ils doivent être les premiers convaincus des avantages d'une mobilité plus durable. La mobilisation de ces acteurs est essentielle à l'atteinte des résultats de la Politique de mobilité durable.

Tout au long de la durée d'application de la Politique, le gouvernement compte sensibiliser la population et les entreprises aux impacts relatifs aux choix de mobilité sur l'environnement et la santé, mais aussi aux différentes options de mobilité qui existent pour un choix plus éclairé. D'autres activités de communication et de sensibilisation viseront certains secteurs ou modes spécifiques.

La Politique de mobilité durable – 2030 propose aux citoyens et aux entreprises québécoises des solutions de mobilité durable qui répondront efficacement à leurs besoins de déplacement. Elle constituera également le cadre de référence à partir duquel s'orienteront les actions du gouvernement et de ses partenaires en mobilité durable.

Le secteur des transports est en pleine période de mutation. L'innovation et les nouvelles technologies bouleversent nos habitudes de vie et de déplacement. Le moment est propice pour revoir notre manière d'aborder les transports en ne se limitant plus au seul système de transport, mais en considérant également les composantes de l'écosystème qui sont en synergie avec celui-ci telles que le territoire et le comportement des usagers. Plus que jamais, notre système de transport doit se renouveler, se moderniser, s'adapter à son environnement, et la présente politique se révèle le levier donnant l'impulsion nécessaire à la réalisation de ce changement axé sur la mobilité durable.

Les consultations préalables effectuées auprès des membres de la société civile ont permis de dégager un certain nombre de préoccupations qui ont mené à l'établissement des grandes orientations, des priorités d'intervention et des grandes cibles pour la Politique que la société québécoise s'efforcera d'atteindre par des mesures concrètes.

Pour assurer sa mise en œuvre, la Politique est accompagnée de plans d'action transversaux et sectoriels qui présenteront de façon détaillée les modalités de réalisation ainsi que le budget affecté à chacune des mesures proposées. Ces plans d'action feront l'objet d'un suivi serré,

en continu, pour s'assurer de l'atteinte des objectifs visés. Des cadres d'intervention sectoriels qui présentent l'ensemble des actions entreprises à l'égard d'un secteur donné accompagnent également la Politique.

Les actions proposées dans les plans d'action visent à mettre à la disposition des citoyens un éventail varié et intégré de mobilité, accessible, équitable, sécuritaire et adapté à leurs besoins et à leurs budgets. Le nombre de déplacements en auto solo et la consommation de produits pétroliers devraient diminuer, ce qui se traduira par une baisse de la congestion et des émissions de GES.

Par ailleurs, la performance économique du système de transport québécois sera accrue, du fait notamment que la compétitivité du transport des marchandises et des entreprises québécoises aura été améliorée de façon significative par des chaînes logistiques intelligentes et mieux intégrées. Pour leur part, les coûts associés à la congestion routière devraient diminuer, au bénéfice de la compétitivité des entreprises et de l'économie du Québec. Enfin, la mobilité durable offrira une panoplie de possibilités aux entreprises de l'industrie des équipements de transport terrestre pour qu'elles développent les véhicules de demain.

La publication de la Politique de la mobilité durable 2030 ne représente donc pas la fin d'une démarche, mais bien le début d'une étape cruciale permettant à tout un chacun de participer à bâtir notre système de transport durable de demain. Travaillons ensemble, citoyens et entreprises, afin de concrétiser nos ambitions de mobilité durable.





TRANSPORTER LE QUÉBEC VERS LA MODERNITÉ

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