

FICHE TECHNIQUE

La mobilité durable au Québec en 2024

La Politique de mobilité durable 2030

La Politique de mobilité durable 2030 (PMD), lancée le 17 avril 2018 par le gouvernement du Québec, vise à moderniser le système de transport tout en réduisant l'impact environnemental et en soutenant l'économie. Elle repose sur trois piliers fondamentaux : une mobilité au service des citoyens, une mobilité à plus faible empreinte carbone et une mobilité renforçant l'économie québécoise.

Le bilan le plus récent, couvrant l'année 2022-2023, présente l'état d'avancement des mesures prévues dans le Plan d'action 2018-2023. Ce bilan met en évidence les progrès et les défis à surmonter pour atteindre les objectifs à l'horizon 2030.

Résultats clés du bilan synthèse 2022-2023 de la PMD

1. Mobilité au service des citoyens

- **Cible 1** : 70 % de la population québécoise a accès à au moins quatre services de mobilité durable d'ici 2030.
 - En 2022, 63 % de la population québécoise avait accès à ces services, marquant une progression importante par rapport à 53 % en 2021.
 - Le développement de l'offre de vélos en libre-service a largement contribué à cette augmentation.
- **Cible 2** : Réduction de 20 % du temps de déplacement moyen entre domicile et travail.
 - Le temps de déplacement moyen est passé de 25,9 minutes en 2017 à 23,6 minutes en 2021, avec une cible de 20,7 minutes en 2030.
- **Cible 3** : Réduction de 25 % des accidents mortels et avec blessés graves.
 - Le nombre d'accidents graves est passé de 1 608 en 2017 à 1 350 en 2022, représentant une réduction de 16 % par rapport à l'objectif de 25 % pour 2030.

2. Mobilité à plus faible empreinte carbone

- **Cible 4** : Réduction de 20 % des déplacements en auto solo.
 - Malheureusement, les déplacements en auto solo ont augmenté, atteignant 74 % en 2021. La cible de 55 % reste un défi pour 2030.
- **Cible 5** : Réduction de 40 % de la consommation de pétrole.
 - En 2020, la consommation de pétrole dans le secteur des transports avait baissé de 14 %, mais l'objectif de réduction de 40 % reste ambitieux.
- **Cible 6** : Réduction de 37,5 % des émissions de GES.
 - Les émissions de GES dans le secteur des transports ont légèrement diminué en 2020 (31,6 Mt éq. CO₂), mais la cible pour 2030 est de les ramener à 17,0 Mt éq. CO₂.

3. Mobilité à l'appui d'une économie plus forte

- **Cible 7** : Atteindre 15 milliards de dollars de ventes annuelles dans le secteur des équipements de transport terrestre.
 - Les ventes ont atteint 14,6 milliards de dollars en 2021, approchant ainsi l'objectif fixé pour 2030.
- **Cible 8** : Augmenter de 25 % les tonnages de marchandises transbordés.
 - Les tonnages ont augmenté à 210,2 Mt en 2022, avec un objectif de 248,3 Mt pour 2030.
- **Cible 10** : Réduire de 20 % les dépenses de transport des ménages.
 - Les dépenses des ménages ont diminué de 6 % en 2021, passant de 10 914 \$ à 10 292 \$ par ménage. L'objectif de 8 731 \$ reste à atteindre d'ici 2030.

Plan d'action 2018-2023

- Un total de 9,7 milliards de dollars, en plus de 1,8 milliard en aides d'urgence accordées au transport collectif durant la pandémie, a été investi par le Québec pour la mise en œuvre du plan 2018-2023.
- Le plan d'action pour la période 2018-2023 comprend 181 mesures, visant à atteindre les 10 principales cibles de la Politique de mobilité durable (PMD), sous la coordination du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMDQ), en collaboration avec trois autres ministères.
- Le plan d'action reconnaît l'importance d'accroître l'offre de services de transport collectif de 5 % par année.¹
 - Entre 2007 et 2015, les efforts du gouvernement ont permis une augmentation de près de 32 % de l'offre de services de transport en commun, entraînant une hausse de l'achalandage de plus de 15 % sur la même période.
 - Pour atteindre l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 37,5 %, une augmentation de l'offre de service de transport en commun de 5 % par année est nécessaire.

Progrès et défis

- Malgré des progrès dans certaines cibles, plusieurs défis persistent, notamment concernant la réduction des émissions de GES, la consommation de pétrole dans le secteur des transports, et la diminution de l'utilisation de l'auto solo. Cependant, des avancées structurantes, comme la mise en œuvre du Réseau express métropolitain (REM) et le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, témoignent de l'engagement envers la mobilité durable.
- Lors du 3e Forum annuel de la Politique de mobilité durable (PMD) tenu le 20 octobre 2023 à Québec, [les membres du Comité de suivi de la PMD \(CSPMD\) ont souligné l'importance de la collaboration et de l'ambition pour atteindre les 10 cibles phares de la PMD.](#)

¹ Source : MTMDQ, Plan d'action 2018-2023, p. 21.

Autres politiques gouvernementales en matière de mobilité

Depuis la réforme du ministre des transports Claude Ryan en 1993, les coûts d'exploitation des sociétés de transport collectif reposent exclusivement sur les municipalités.² Actuellement, l'achalandage subit encore les contrecoups de la pandémie, ce qui permet d'expliquer, en partie, les déficits que connaissent les sociétés de transport³.

- **Réforme Ryan en mobilité (1993)**
 - Réseau routier supérieur
 - Gouvernement : Immobilisations (100%)⁴
 - Gouvernement : Exploitation (100%)
 - Municipalités : Immobilisations (0%)
 - Municipalités : Exploitation (0%)
 - Transport collectif
 - Gouvernement : Immobilisations (50-100%)
 - Gouvernement : Exploitation (0%)
 - Municipalités : Immobilisations (0-50%)
 - Municipalités : Exploitation (100%)

Bien que préconisé par le Plan d'action 2018-2023 de la Politique de mobilité durable 2030, le développement de l'offre de service en transport collectif n'est pas déployé à la hauteur des objectifs. Cela contraste avec les résultats atteints par la Politique québécoise du transport collectif par le passé.

- **Politique québécoise du transport collectif (2006-2012)**
 - Objectif : Augmentation de l'offre de service de transport collectif de 16 % :
 - Résultat heures de service ajoutées pour les 9 sociétés de transport (% de variation 2006-2009) : +12,87%⁵
 - Résultats kilomètres ajoutés pour les 9 sociétés de transport (% de variation 2006-2009) : +12,73%⁶
 - Objectif : Augmentation de l'achalandage immédiate de 8% :
 - Réseau de transport de la Capitale (% de variation 2006-2009) : +11,1%⁷
 - Société de transport de l'Outaouais (% de variation 2006-2009) : +11,3%⁸
 - Société de transport de Saguenay (% de variation 2006-2009) : +10,1%⁹

² Source : Vivre en Ville, Deux poids deux mesures, 2013

³ Source : Déficit des sociétés de transport : Québec met 200 millions sur la table, Tommy Chouinard, La Presse, 6 mai 2024

⁴ Sauf pour les infrastructures de transport actif

⁵ Source : ATUQ, Mémoire présenté dans le cadre des consultations prébudgétaires 2011-2012, décembre 2010

⁶ Ibid

⁷ Ibid

⁸ Ibid

⁹ Ibid

- **Subvention Roulez vert**
 - Objectif : Accroître la part des véhicules électriques qui circulent sur les routes
 - Coûts du programme depuis sa création en 2012 : 1,8 G\$
 - Coûts du programme en 2023-2024 : 449,9 M\$
 - Réduction annuelle progressive jusqu'au 1er janvier 2027¹⁰

- **Subvention Écocamionnage**
 - Objectif : Atténuer les coûts du virage électrique dans l'industrie du camionnage
 - Enveloppe de 30 M\$ pour l'année 2024-2025
 - Annonce sans préavis de la fin du programme le 6 septembre 2024¹¹

- **PNAAT (2022) : Objectif 3 Aménager des milieux de vie complets favorisant la mobilité durable et la santé de la population (3.1 Soutenir la planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports par des outils d'aide à sa réalisation)**
 - Plan de mise en œuvre 2023-2027 : Publication du guide visant la planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports (printemps 2027, porté par le MTMD avec la collaboration du MAMH)

- **Nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT, 2024) :**
 - Orientation 4 Consolider les milieux de vie existants et planifier les transports de façon intégrée afin de favoriser la mobilité durable, de répondre aux besoins en habitation et d'assurer la protection des milieux naturels et agricoles
 - 4.3 Assurer la planification intégrée de l'aménagement et des transports

- **Avantage Saint-Laurent – La vision maritime du Québec**
 - Avantage Saint-Laurent, la nouvelle vision maritime, est articulée autour de trois orientations :
 - doter le Saint-Laurent d'infrastructures portuaires modernes et compétitives;
 - assurer, sur le Saint-Laurent, une navigation efficace et respectueuse des écosystèmes;
 - offrir aux communautés maritimes des possibilités de développement prometteuses et durables.
 - Une enveloppe globale de 926,9 millions de dollars, financée par le gouvernement du Québec et ses partenaires, permettra de mettre en œuvre les trois orientations au cours des exercices financiers 2020-2021 à 2024-2025.

Évolution des émissions de GES dans le secteur des transports au Québec de 1990 à 2021

¹⁰ Source : Gouvernement du Québec, [À propos du programme Roulez vert](#)

¹¹ Source : Suspension d'Écocamionnage : Un virage électrique stoppé net, Julien Arsenault, La Presse, 17 septembre 2024

Le secteur des transports est la principale source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) au Québec. Développer le transport collectif, c'est réduire les émissions des véhicules personnels qui comptent pour près de la moitié des émissions totales du secteur.

- Au Québec, le secteur des transports était le principal émetteur de GES en 2021¹² :
 - Représentant 42,6 % des émissions totales québécoises, soit un rejet de 33,0 Mt éq. CO₂ en 2021 ;
 - Entre 1990 et 2021, les émissions de GES produites par le secteur des transports ont connu un accroissement de 20,6 % ;
 - Le secteur des transports est le seul à continuer de croître et annule les réductions observées dans le secteur de l'industrie ou de l'agriculture.
 - Le transport routier comptait pour près du 3/4 (73,3%) des émissions de GES du secteur des transports en 2021, soit 24,2 Mt éq. CO₂ ;
 - La part du transport routier sur les émissions totales du Québec est passée de 24,5 % en 1990 à 31,2 % en 2021 ;
- Au Québec, la plupart des émissions de GES du secteur des transports proviennent des véhicules personnels. Les émissions en fonction du type de véhicule pour le transport personnel et commercial en 2021 se répartissaient de la façon suivante¹³ :
 - Véhicules personnels (51%)
 - Voitures (22% total)
 - Camions légers - VUS, pickups, camionnettes- (22% total)
 - Motocyclettes et véhicules hors route (6% total)
 - Transport commercial de marchandises (41%)
 - Camions lourds (19% total)
 - Camions légers (9% total)
 - Camions moyens (8% total)
 - Air, rail et maritime (5,6% total)
 - Transport commercial de voyageurs (8%) - *incluant transport collectif, autocars, trains passagers, autobus scolaires, etc.*

Investissements prévus par le gouvernement en transport collectif au PQI

Dans le cadre du Plan québécois des infrastructures (PQI) 2020-2030, le gouvernement avait affiché une ambition **d'équilibrer les investissements en transport collectif et ceux pour le réseau routier**. Ce seuil n'a jamais été atteint, depuis le pic de 33,6% de 2020.

¹² Source : Inventaires québécois des émissions de GES 1990-2021

¹³ Source : État de l'énergie 2024, HEC Montréal, Graphique 24

Tableau représentant les investissements prévus au Plan québécois des infrastructures, en milliards de \$ depuis 2015¹⁴ :

Année	Réseau routier	Transport collectif	Ratio TC
2015	16,7	7,2	30,1 %
2016	17,3	7,1	29 %
2017	17,9	7,1	28,4 %
2018	20,0	9,0	31 %
2019	24,6	9,0	26,7 %
2020	26,8	13,6	33,6 %
2021	28,3	12,8	31,1 %
2022	30,7	13,4	31 %
2023	31,5	13,8	30,4 %
2024	34,5	13,8	28,5 %

- Le PQI 2024-2034 n’a pas inscrit de nouveaux fonds en transport collectif sur 10 ans, mais a ajouté plus de 3 milliards \$ pour le réseau routier par rapport au PQI 2023-2033.
- Pour l’exercice 2024-2025, voici ce que le PQI prévoit en matière de transports :
 - Réseau routier : 2 milliards \$
 - Maintien en bon état
 - Développement
 - Transport collectif : 0,7 milliard \$
 - Amélioration de la mobilité
 - Électrification du transport collectif
 - 74% de l’enveloppe dédiée aux transports est consacrée au réseau routier contre 26% pour le transport collectif.

¹⁴ Source : Plan québécois des infrastructures 2024-2034, gouvernement du Québec - Infographie article [Options Politiques](#)