

Stratégie  
nationale  
de

# mobilité durable

UNE APPROCHE RESPONSABLE ET NOVATRICE



Stratégie  
nationale  
de **mobilité**  
**durable**

UNE APPROCHE RESPONSABLE ET NOVATRICE

Cette publication a été réalisée par la Direction du transport terrestre des personnes et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports du Québec.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante : [www.mtg.gouv.qc.ca](http://www.mtg.gouv.qc.ca).

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (ailleurs en Amérique du Nord)
- consulter le site Web au [www.mtg.gouv.qc.ca](http://www.mtg.gouv.qc.ca)
- écrire à l'adresse suivante :

Direction des communications  
Ministère des Transports du Québec  
700, boul. René-Lévesque Est, 27<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5H1

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



100%



© Gouvernement du Québec, ministère des Transports du Québec, 2014

ISBN 978-2-550-69526-4 (imprimé)

ISBN 978-2-550-69527-1 (PDF)

Dépôt légal – 2014

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. La reproduction de ce document par procédé mécanique ou électronique, y compris la microreproduction, et sa traduction même partielle est interdite sans l'autorisation écrite du Ministère.

# Message de la première ministre du Québec

Le gouvernement propose aux Québécois une vision cohérente des initiatives à entreprendre pour améliorer les conditions de développement de notre société.

À l'automne dernier, la Politique économique Priorité emploi a tracé la voie d'une croissance économique solide et durable, avec pour priorité absolue la création d'emplois de qualité, à court comme à long terme.

Le gouvernement prolonge et élargit les actions ainsi engagées en rendant publiques les orientations qu'il privilégie en matière de transport collectif, dans le cadre de la **Stratégie nationale de mobilité durable**.

## □ Miser sur le transport collectif

La Politique économique Priorité emploi intègre plusieurs initiatives stratégiques. L'une de ces initiatives, la Stratégie d'électrification des transports, ouvre l'un des chantiers les plus prometteurs qui soient.

Avec la **Stratégie nationale de mobilité durable**, le gouvernement poursuit son action dans le secteur des transports en misant clairement sur le transport collectif.

Le gouvernement adopte **une approche responsable et novatrice** permettant de placer l'utilisateur au cœur des actions tout en respectant ses engagements budgétaires.

Le transport collectif est au centre de la vie des citoyens, dans les grandes agglomérations comme dans les régions semi-urbaines ou rurales. La qualité de vie des personnes est en bonne partie liée à des transports en commun efficaces, performants et facilement accessibles.

Les initiatives en faveur du transport collectif rejoignent également des objectifs interpellant l'ensemble de notre société.

Le transport collectif permet d'apporter des réponses aux préoccupations environnementales, et particulièrement au redoutable enjeu que représentent les émissions de gaz à effet de serre.

Le développement du transport est étroitement relié à l'aménagement du territoire. Les orientations retenues en matière de transport et d'occupation du territoire interagissent et s'influencent réciproquement.

Parce qu'il facilite les déplacements, le transport collectif est un facteur de développement économique. Il contribue directement à la création d'emplois et à la production de richesse.

## □ Une vision cohérente

Avec la **Stratégie nationale de mobilité durable**, le gouvernement engage de nouveaux investissements afin d'assurer la pérennité des actifs, de soutenir l'offre de transport collectif et de confirmer son appui aux différentes solutions de remplacement à l'auto solo, dans toutes les régions du Québec.

Ces investissements sont prioritaires. Ils seront faits sans remettre en cause les investissements nécessaires au maintien des infrastructures routières et à la sécurité des citoyens.

Le gouvernement franchit par ailleurs une étape majeure, en mettant en place une planification intégrée de l'aménagement du territoire et du transport, ce qui améliorera significativement la cohérence et l'efficacité des politiques publiques consacrées à l'occupation du territoire et au déplacement des personnes.

## □ Une importance confirmée

Avec la **Stratégie nationale de mobilité durable**, le gouvernement confirme avec force l'importance qu'il accorde au transport collectif.

La **Stratégie nationale de mobilité durable** permettra une prise en compte intégrée de l'aménagement du territoire et des transports. Elle améliorera la mobilité des personnes en milieu urbain comme en milieu rural. Elle apportera des réponses aux besoins des personnes à mobilité réduite.

Je suis très fière de la nouvelle stratégie proposée ainsi aux Québécois.

Avec l'appui de tous, je suis convaincue qu'elle donnera à la population québécoise un meilleur accès aux transports collectifs, et qu'elle contribuera ainsi à répondre à certains des défis les plus cruciaux que nous devons relever.

*La première ministre du Québec,*



*Pauline Marois*

# Message du ministre des Transports et ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire

La **Stratégie nationale de mobilité durable** est très attendue.

Elle place l'usager au cœur des actions en privilégiant une **approche responsable et novatrice**.

## Un engagement clair en faveur du transport collectif

La stratégie confirme l'engagement clair du gouvernement en faveur du transport collectif, la meilleure réponse au défi de la mobilité des personnes dans les grands centres urbains comme dans le monde rural.

D'ici 2020, elle tracera la voie que le gouvernement propose à l'ensemble des Québécois ainsi qu'à ses partenaires, afin de répondre aux besoins de mobilité des personnes, tout en respectant les conditions d'un développement durable, respectueux des besoins des générations futures.

## Une stratégie qui innove et des actions responsables

La **Stratégie nationale de mobilité durable** innove à plus d'un titre.

Le gouvernement pose un geste majeur en mettant en place une planification intégrée de l'aménagement du territoire et du transport. Grâce à cette intégration, les initiatives engagées en matière de transport bénéficieront d'une cohérence et d'une efficacité dont profiteront tous les Québécois.

Tout en respectant le strict cadre budgétaire qu'il s'est fixé, le gouvernement augmente pour les six prochaines années les investissements destinés à assurer la pérennité des équipements et des infrastructures de transport collectif, en y transférant une partie des ressources initialement planifiées pour des investissements routiers.

Le gouvernement permet également une réalisation plus rapide de ces investissements en simplifiant les règles actuelles encadrant leur mise en œuvre.

Le gouvernement agit de manière responsable en affectant ces sommes au maintien des actifs et à la résorption du déficit d'entretien cumulé dans les infrastructures de transport collectif.

Ce déficit est proportionnellement plus important que dans les infrastructures routières, et un rééquilibrage est nécessaire. Ce rééquilibrage est effectué en faisant en sorte que les infrastructures routières bénéficient des investissements nécessaires pour assurer la sécurité des citoyens.

Le gouvernement fait de la **Stratégie nationale de mobilité durable** une stratégie ouverte comprenant des initiatives qui seront discutées avec les partenaires concernés. Pour la période postérieure à 2014, le gouvernement propose un important chantier qui sera consacré aux moyens financiers à privilégier pour atteindre les objectifs identifiés.

Le gouvernement annonce également qu'il déposera prochainement une proposition de révision de la gouvernance du transport collectif dans les agglomérations de Montréal et de Québec-Lévis. Cette proposition sera soumise pour consultation aux différents partenaires concernés.

La **Stratégie nationale de mobilité durable** intègre des volets importants consacrés au transport actif ainsi qu'au transport adapté.

La **Stratégie nationale de mobilité durable** peut s'appuyer sur les gestes forts posés par le gouvernement au cours de l'automne, avec la mise en œuvre de la Stratégie d'électrification des transports.

#### **Une approche sans mur-à-mur, créatrice d'emplois**

Avec la **Stratégie nationale de mobilité durable**, le gouvernement a voulu éviter tout mur-à-mur.

Centrée sur le transport collectif des personnes, la **Stratégie nationale de mobilité durable** comprend ainsi des mesures adaptées aux différents milieux de vie, y compris les régions semi-urbaines et rurales.

La **Stratégie nationale de mobilité durable** confirme par ailleurs les orientations définies par le gouvernement en matière de développement économique. En facilitant une meilleure circulation des personnes dans les régions les plus urbanisées, la **Stratégie nationale de mobilité durable** contribuera directement à la création d'emplois et de richesse, et donc à la prospérité de tous les Québécois.

## □ Une vision d'avenir pour tous

La **Stratégie nationale de mobilité durable** est directement issue d'une consultation riche et approfondie à laquelle les différents partenaires du gouvernement ont participé.

C'est sur ces partenaires que je compte maintenant pour mettre en œuvre, ensemble, des orientations qui devraient rallier tous les Québécois.

En plaçant l'utilisateur au cœur des actions, la **Stratégie nationale de mobilité durable** propose une vision d'avenir des transports collectifs pour tous.

*Le ministre des Transports et ministre des Affaires municipales,  
des Régions et de l'Occupation du territoire*

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'S. Gaudreault', written over a light gray rectangular background.

*Sylvain Gaudreault*



# Table des matières

<b>MESSAGE DE LA PREMIÈRE MINISTRE DU QUÉBEC</b>	<b>3</b>
<b>MESSAGE DU MINISTRE DES TRANSPORTS ET MINISTRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, DES RÉGIONS ET DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE</b>	<b>5</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>13</b>
<b>1 L'INTÉGRATION DE LA PLANIFICATION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DU TRANSPORT</b>	<b>17</b>
1.1 La modification de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.....	19
1.2 L'introduction d'une planification intégrée de l'aménagement du territoire et du transport dans les orientations gouvernementales en aménagement du territoire.....	21
1.3 Un appui aux municipalités locales et régionales ainsi qu'aux communautés métropolitaines, afin de réaliser le changement ainsi engagé.....	23
<b>2 LA MOBILITÉ DES PERSONNES EN MILIEU URBAIN</b>	<b>25</b>
2.1 Améliorer la gouvernance du transport collectif .....	27
2.2 Augmenter immédiatement les investissements, maintenir le soutien à l'exploitation et ouvrir un chantier majeur.....	33
2.3 Soutenir le transport actif : 35 millions de dollars d'ici 2020.....	46
2.4 Accroître le covoiturage et l'autopartage.....	49
<b>3 LA MOBILITÉ DES PERSONNES EN MILIEU RURAL</b>	<b>51</b>
3.1 Le renforcement du leadership régional en matière de transport collectif et la révision des façons de faire.....	52
3.2 Le renouvellement de l'aide au transport collectif en milieu rural : 9,5 millions de dollars en 2014-2015 et 40 millions de dollars en 2015-2020 .....	55
3.3 Le chantier sur le financement du transport collectif : améliorer l'offre de service en transport collectif régional .....	56
<b>4 L'ACCESSIBILITÉ AU TRANSPORT COLLECTIF DES PERSONNES HANDICAPÉES ET À MOBILITÉ RÉDUITE</b>	<b>57</b>
4.1 Augmenter l'aide au transport adapté : 96,5 millions de dollars en 2014-2015, 482,5 millions de dollars en 2015-2020.....	58
4.2 Améliorer les services de transport adapté et renforcer leur sécurité .....	60
4.3 Favoriser l'accessibilité universelle des services de transport en commun .....	62
4.4 Maintenir et bonifier l'aide accordée à l'adaptation des taxis et des autocars .....	65
<b>5 LE CADRE FINANCIER</b>	<b>69</b>
<b>CONCLUSION</b>	<b>71</b>



# Graphique et tableaux

Graphique 1	Investissements additionnels immédiats pour le transport collectif, période 2015-2020.....	36
Tableau 1	Valeur des investissements en transport en commun urbain.....	36
Tableau 2	Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun.....	39
Tableau 3	Aide gouvernementale au transport actif.....	47
Tableau 4	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional.....	55
Tableau 5	Programme d'aide spécifique pour le transport adapté.....	59
Tableau 6	Programme d'aide à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant.....	65
Tableau 7	Cadre financier global – valeur des investissements.....	69
Tableau 8	Cadre financier global – dépenses relatives aux programmes d'aide.....	70



# Introduction

Le gouvernement rend publique la **Stratégie nationale de mobilité durable**, une stratégie qui adopte **une approche responsable et novatrice**.

## □ Le transport collectif des personnes

Cette stratégie vise explicitement le transport collectif des personnes, tout en comprenant une approche en matière de planification concernant l'ensemble du secteur des transports terrestres.

La **Stratégie nationale de mobilité durable** est centrée sur les besoins de tous les usagers, quel que soit leur lieu de résidence, les usagers étant placés au cœur des initiatives gouvernementales.

## □ Une innovation majeure en matière de planification

La **Stratégie nationale de mobilité durable** apporte une innovation majeure en matière de planification, touchant l'ensemble du secteur des transports et l'aménagement du territoire.

Transport et aménagement du territoire sont intimement liés. Dans un but de cohérence et d'efficacité, il est essentiel de tenir compte de cette réalité lors de la définition des politiques et des stratégies gouvernementales.

Avec la **Stratégie nationale de mobilité durable**, le gouvernement franchit une étape significative. Il adopte une approche intégrant de façon étroite les initiatives engagées dans le secteur du transport et les orientations retenues dans le domaine de l'aménagement du territoire.

## □ L'aboutissement d'une importante consultation

La **Stratégie nationale de mobilité durable** est l'aboutissement d'une importante consultation effectuée au cours du printemps 2013.

Cette consultation a permis à tous les groupes et personnes intéressés de présenter leurs propositions et de préciser leurs attentes en matière de transport collectif comme en aménagement du territoire. La **Stratégie nationale de mobilité durable** donne suite aux travaux réalisés et s'inscrit directement dans le prolongement des principaux consensus dégagés.

## □ Une action gouvernementale cohérente

La **Stratégie nationale de mobilité durable** s'appuie sur plusieurs des politiques et des stratégies rendues publiques par le gouvernement, soit en particulier :

- la Politique économique Priorité emploi;
- la Stratégie d'électrification des transports.

Elle contribue à l'atteinte des objectifs fixés par le gouvernement en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

## □ Quatre volets

La **Stratégie nationale de mobilité durable** comprend quatre volets :

- Le **premier volet** est celui de **l'intégration de la planification de l'aménagement du territoire et du transport**. Le gouvernement engage plusieurs démarches afin d'assurer une cohérence étroite entre le soutien apporté au transport et les orientations privilégiées en matière d'aménagement du territoire.
- Le **deuxième volet** est consacré à **la mobilité des personnes en milieu urbain**. La **Stratégie nationale de mobilité durable** comprend un ensemble de mesures ayant pour but de pérenniser les équipements et les infrastructures de transport collectif et de soutenir le développement du transport collectif des personnes en milieu urbain, le transport actif et le covoiturage.
- Le **troisième volet** aborde **la mobilité des personnes en milieu rural**. La **Stratégie nationale de mobilité durable** annonce un ensemble de soutiens concernant le transport collectif dans les régions moins urbanisées ainsi que le transport collectif interurbain.
- Avec le **quatrième volet**, la **Stratégie nationale de mobilité durable** traite de **l'accessibilité au transport collectif des personnes handicapées et à mobilité réduite**. Le gouvernement annonce plusieurs initiatives engagées dans le but de soutenir le transport collectif des personnes handicapées, des aînés et des autres personnes à mobilité réduite.

### LA CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA POLITIQUE QUÉBÉCOISE DE MOBILITÉ DURABLE

Du 23 mai au 21 juin 2013 s'est tenue une vaste consultation publique concernant le transport terrestre des personnes, et plus spécifiquement le transport collectif. Cette consultation, organisée à l'initiative du gouvernement, était ouverte à tous les intervenants et aux citoyens intéressés. La consultation publique comprenait à la fois quatre journées d'échanges et un volet en ligne.

Les quatre journées d'échanges ont eu lieu à Longueuil les 23 et 24 mai, et à Québec les 27 et 28 mai.

— Les thèmes abordés étaient les suivants :

- l'aménagement du territoire et les transports;
- la gouvernance et le financement;
- l'électrification et l'environnement;
- le transport régional, rural et interurbain;
- le transport adapté aux besoins des personnes handicapées et à mobilité réduite.

— Les quatre journées d'échanges ont permis d'entendre plus de 200 représentants des principaux acteurs du transport terrestre des personnes.

Les citoyens et les organisations ont pu s'exprimer en déposant un mémoire ou en remplissant un formulaire de consultation en ligne. Le gouvernement a reçu au total 117 mémoires. La **Stratégie nationale de mobilité durable** est directement issue de cette consultation publique.

## QU'EST-CE QUE LA MOBILITÉ DURABLE ?

Le concept de mobilité durable est présenté dans le Plan stratégique 2008-2012 du ministère des Transports du Québec. Ce concept découle de la définition proposée en octobre 2002 par le Centre pour un transport durable.

Un système de transport assurant la mobilité durable répond aux caractéristiques suivantes :

- Il permet aux individus et aux sociétés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès et de développement d'une manière sécuritaire et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes, de façon équitable entre les individus d'une génération et entre les générations.
- Un système de transport assurant la mobilité durable comporte des coûts raisonnables.
  - Il fonctionne efficacement.
  - Il offre un choix de modes de transport et soutient une économie dynamique, contribuant ainsi au développement des communautés sur tout le territoire.
- Un système de transport assurant la mobilité durable limite les émissions polluantes et les déchets à la capacité de la planète de les absorber.
  - Il réduit la consommation de ressources non renouvelables.
  - Il limite la consommation de ressources renouvelables dans le respect des principes du développement durable.
  - Il réutilise et recycle ses composantes.
  - Il réduit l'utilisation des terres et le bruit.





# L'intégration de la planification de l'aménagement du territoire et du transport

Le premier volet de la **Stratégie nationale de mobilité durable** vise l'intégration de la planification de l'aménagement du territoire et du transport. Il s'agit d'une initiative majeure, représentant un changement de grande importance dans la façon de définir et de planifier le transport et l'aménagement du territoire.

Le Québec a trop souvent traité de façon séparée la planification des transports et l'aménagement du territoire. Dans la réalité, il existe des liens très étroits entre ces deux domaines des politiques publiques.

- Le mode d'urbanisation a un impact direct sur l'offre de transport, et notamment de transport collectif.
- À l'inverse, les décisions prises en matière de planification des réseaux routiers ont des conséquences évidentes sur l'aménagement du territoire.

## □ Mettre fin au cloisonnement

La **Stratégie nationale de mobilité durable** met fin à ce cloisonnement en intégrant la planification du transport aux décisions prises en matière d'aménagement du territoire.

À cette fin, le gouvernement annonce :

- la **modification de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme**<sup>1</sup>;
- l'introduction d'une **planification intégrée de l'aménagement du territoire et du transport** dans les **orientations gouvernementales en aménagement du territoire**;
- un **appui aux municipalités locales et régionales** ainsi qu'aux **communautés métropolitaines** de Québec et de Montréal, afin d'effectuer le changement ainsi engagé.

---

<sup>1</sup> Chapitre A-19.1.

## MODIFIER LES FAÇONS ACTUELLES DE SE DÉPLACER ET DE DÉVELOPPER LE TERRITOIRE

La planification des transports et le développement du territoire sont étroitement liés. Dans les deux cas, les tendances actuelles ne pourront se poursuivre sur une longue période.

Les modes actuels de déplacement des personnes sont fondés principalement sur le transport individuel en automobile. Dans les zones urbaines, cette réalité soulève de nombreuses difficultés.

- Le réseau routier urbain est surchargé à certaines heures de la journée, ce qui entraîne des phénomènes de congestion, nuit à la mobilité et se traduit en coûts importants sur le plan économique.
- L'augmentation du transport individuel en automobile accroît la pollution atmosphérique et l'émission des gaz à effet de serre.

Le développement du territoire, en bonne partie lié à la disponibilité d'infrastructures routières, suit également une tendance qu'il faut infléchir.

- L'étalement urbain se produit au détriment d'usages du territoire pourtant considérés comme stratégiquement importants – telle l'utilisation des terres pour la production agricole ou la protection des milieux naturels.
- Le déploiement des agglomérations sur un territoire de plus en plus étendu entraîne des coûts additionnels souvent considérables, pour ce qui est des services de base offerts aux citoyens – tels les aqueducs et les égouts ou la collecte des ordures.

## 1.1 LA MODIFICATION DE LA LOI SUR L'AMÉNAGEMENT ET L'URBANISME

L'aménagement du territoire est une responsabilité partagée entre l'État et les municipalités locales et régionales ainsi que les communautés métropolitaines de Québec et de Montréal.

Le cadre selon lequel ce partage est réalisé est défini dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Cette loi énonce un certain nombre de responsabilités que doivent assumer les communautés métropolitaines de Québec et de Montréal, les municipalités régionales de comté (MRC) et les municipalités locales.

### **Rendre obligatoire une planification actuellement facultative**

Le gouvernement annonce qu'il procédera à une modification de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, dans le but d'implanter dans l'ensemble du Québec une planification intégrée de l'aménagement du territoire et du transport.

Cette modification consistera à rendre obligatoire la planification intégrée de l'aménagement du territoire et du transport dans les différents documents élaborés par les MRC. Une telle planification est actuellement facultative. Cette obligation se répercutera sur les municipalités locales.

La modification apportée rendra également obligatoire une planification intégrée de l'aménagement du territoire et du transport pour l'ensemble du territoire des communautés métropolitaines – alors qu'actuellement les communautés métropolitaines peuvent limiter cette planification à une partie de leur territoire.

La modification apportée à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme s'appliquera ainsi :

- aux schémas d'aménagement et de développement des MRC;
- aux plans métropolitains d'aménagement et de développement des communautés de Québec et de Montréal pour l'ensemble du territoire de ces communautés métropolitaines.

Les effets de cette nouvelle obligation se refléteront dans les plans et règlements d'urbanisme élaborés par les municipalités locales.

Le gouvernement veut procéder rapidement. Il compte ainsi déposer un projet de loi à cet effet, au cours de l'année 2014.

## □ Un changement majeur

Il s'agit d'un changement majeur aux modalités actuelles de planification de l'aménagement du territoire.

Pour la première fois, les MRC seront obligées d'élaborer une planification intégrée de l'aménagement et du transport, alors qu'une telle planification était jusqu'ici facultative – cette obligation se répercutant sur les municipalités locales.

Le gouvernement associera les programmes d'aide financière aux MRC à la présence d'un schéma d'aménagement et de développement, défini selon les modalités et les délais prévus par les nouvelles dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

## 1.2 L'INTRODUCTION D'UNE PLANIFICATION INTÉGRÉE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DU TRANSPORT DANS LES ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

La mise en place d'une planification intégrée de l'aménagement du territoire et du transport comprend un deuxième volet : le gouvernement annonce que ses attentes quant au contenu de la nouvelle planification intégrée seront rapidement précisées dans le cadre de la révision des *orientations gouvernementales en aménagement du territoire*.

Les *orientations gouvernementales en aménagement du territoire* sont l'outil utilisé par le gouvernement pour indiquer aux municipalités locales et régionales ainsi qu'aux communautés métropolitaines de Québec et de Montréal les objectifs et les priorités en la matière. Elles constituent les lignes directrices guidant l'aménagement et le développement sur le territoire québécois.

Ces orientations sont en cours de révision. Le gouvernement procédera prioritairement à l'identification des orientations à prendre en compte dans la planification intégrée de l'aménagement et du transport.

### Trois objectifs

Avec ces orientations, le gouvernement visera trois objectifs, soit :

- limiter les distances parcourues;
- réduire la durée des déplacements;
- favoriser un transfert modal de l'auto solo vers des modes plus durables.

### Des critères quantitatifs

Plusieurs de ces orientations comprendront des critères quantitatifs, afin que l'on puisse facilement en évaluer la mise en œuvre.

De façon indicative, les orientations gouvernementales en aménagement du territoire pourraient ainsi :

- définir des critères de localisation des édifices publics comprenant la capacité d'accéder à ces édifices par la marche ou en utilisant les transports collectifs;
- comprendre des cibles de densité résidentielle et de diversité des fonctions urbaines;
- introduire des obligations concernant l'urbanisation à l'intérieur des périmètres urbains et les noyaux villageois afin de limiter l'étalement urbain;
- inclure des dispositions concernant la protection des corridors routiers et la gestion des accès, le but étant de créer des formes urbaines propices au développement du transport collectif, tout en améliorant la sécurité et la fluidité.

Pour les communautés métropolitaines et les MRC fortement urbanisées, les *orientations gouvernementales en aménagement du territoire* pourraient également :

- viser à faire correspondre les besoins de mobilité associés aux grands projets immobiliers générateurs de déplacements et l'accessibilité du territoire où ces grands projets seront réalisés;
- engager les municipalités à évaluer plus systématiquement les retombées des grands projets sur le système de transport, rendant ainsi possible l'identification des mesures permettant de favoriser une mobilité plus durable, d'assurer la fonctionnalité du réseau routier et d'augmenter l'utilisation du transport collectif;
- définir des critères relativement à la gestion du stationnement;
- conduire à l'adoption par les municipalités de politiques de « rues complètes », faisant en sorte que tous les usagers puissent s'y déplacer de façon sécuritaire et efficace. De telles politiques intègrent les décisions prises en matière de trottoirs, d'accotements asphaltés, de voies réservées, de bandes cyclables, de traversées d'intersections, d'îlots refuges et de ronds-points.

### 1.3 UN APPUI AUX MUNICIPALITÉS LOCALES ET RÉGIONALES AINSI QU'ÀUX COMMUNAUTÉS MÉTROPOLITAINES, AFIN DE RÉALISER LE CHANGEMENT AINSI ENGAGÉ

Les nouvelles dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et la révision des *orientations gouvernementales en aménagement du territoire* conduiront ainsi à un changement profond dans la façon dont l'État et le milieu municipal définissent l'aménagement du territoire.

Les orientations gouvernementales en aménagement du territoire sont mises en œuvre dans les schémas d'aménagement des MRC et dans les plans métropolitains d'aménagement et de développement des communautés de Québec et de Montréal. Elles se concrétisent dans les plans et les règlements d'urbanisme des municipalités locales, et dans les autres outils d'aménagement du territoire.

Les municipalités locales et régionales ainsi que les communautés métropolitaines de Québec et de Montréal ont donc un rôle crucial à jouer dans la mise en œuvre d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport.

#### □ Une adaptation nécessaire

Certaines municipalités intègrent déjà les transports dans la planification de l'aménagement de leur territoire.

Le gouvernement est conscient du fait que pour beaucoup de municipalités locales ou régionales, le changement est majeur et leur demandera une adaptation.

Pour accompagner le milieu municipal dans la préparation de la planification intégrée de l'aménagement et des transports, le gouvernement mettra en place un soutien ciblé.

- Des formations adaptées aux réalités urbaines et rurales seront offertes.
- Des guides et des documents techniques seront également diffusés dans le milieu municipal.

Le gouvernement apportera une aide spécifique aux communautés métropolitaines de Québec et de Montréal, afin de renforcer leur planification intégrée de l'aménagement du territoire et du transport.

## L'ÉCOMOBILITÉ

En matière d'aménagement, différentes stratégies permettent aux municipalités locales de mettre en œuvre des initiatives soutenant des environnements favorables à l'écomobilité.

Un environnement bâti favorable à l'écomobilité est un milieu qui permet l'utilisation de différents modes de déplacement, laissant ainsi à la collectivité le choix de la marche, du vélo, du transport collectif ou de la voiture.

Le guide *L'aménagement et l'écomobilité*, disponible sur le site Web du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire<sup>1</sup> présente les stratégies suivantes :

- Aménager la « ville des courtes distances », soit créer des milieux de vie centrés sur la qualité de vie des citoyens, en promouvant notamment la densité, la diversité des usages, la compacité et une composition urbaine conviviale. Cette stratégie est valable tant pour la consolidation des milieux existants, qui est une priorité, que pour la conception de nouveaux milieux de vie.
- Soutenir les déplacements actifs utilitaires tant par l'aménagement de voies conçues pour la marche et le vélo que par la création de milieux de vie complets et conviviaux.
- Réduire la place accordée à l'automobile de manière à partager la rue avec les autres usagers tant du transport collectif que des transports actifs, par des dispositifs d'apaisement de la circulation et par une gestion des espaces de stationnement visant à faciliter le transfert modal de l'auto solo vers les autres modes.
- Soutenir le transport collectif par des pratiques d'aménagement du territoire qui en facilitent la desserte et en soutenant l'intermodalité, tant en milieu urbain que semi-urbain et rural.
- Repenser la mobilité en milieu rural par la promotion d'une densification douce des noyaux villageois, la diversité des usages et le maintien des services existants, de même que des aménagements routiers qui facilitent, à l'intérieur des milieux urbanisés, les déplacements actifs.

1. [http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/grands\\_dossiers/developpement\\_durable/amenagement\\_ecomobilite.pdf](http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/grands_dossiers/developpement_durable/amenagement_ecomobilite.pdf)

# 2

## La mobilité des personnes en milieu urbain

Le deuxième volet de la Stratégie nationale de mobilité durable est consacré à la mobilité des personnes en milieu urbain.

Il s'agit d'un volet essentiel : la Stratégie nationale de mobilité durable vise explicitement le transport collectif des personnes, et c'est en milieu urbain que les besoins comme les possibilités d'améliorer les choses représentent les plus grands enjeux.

Pour assurer la mobilité durable des personnes en milieu urbain, le gouvernement engage quatre mesures majeures :

- Le gouvernement annonce plusieurs initiatives pour **améliorer la gouvernance du transport collectif**, ce qui comprend à la fois la répartition des responsabilités en matière de transport collectif et la planification des déplacements.
- Le gouvernement **augmente immédiatement les investissements** consacrés au **maintien des actifs de transport collectif, accroît pour 2014-2015 le soutien à l'exploitation** et **ouvre un chantier majeur** pour améliorer l'offre de transport collectif et l'augmenter significativement à terme.
- Le gouvernement dégage également des ressources afin de **soutenir le transport actif**.
- Le gouvernement favorise l'augmentation du **covoiturage** et de **l'autopartage**.

## L'ORGANISATION DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN AU QUÉBEC : PLUSIEURS PARTENAIRES

Au Québec, plusieurs acteurs se partagent les responsabilités en matière d'organisation des transports en commun.

Dans les régions métropolitaines, neuf sociétés de transport en commun assurent les services aux citoyens.

- À elle seule, la région de Montréal compte trois sociétés de transport en commun. L'organisation des services de transport en commun dépend également de 12 organismes municipaux et intermunicipaux de transport (10 conseils intermunicipaux de transport et deux municipalités qui organisent des services de façon autonome) et de l'Agence métropolitaine de transport, dont les modes d'organisation et de fonctionnement diffèrent.
- La région de la Capitale-Nationale est desservie par deux sociétés de transport en commun.
- On compte une société de transport en commun dans chacune des régions métropolitaines de Gatineau, de Sherbrooke, de Saguenay et de Trois-Rivières.

Dans 14 agglomérations urbaines, l'organisation des transports en commun est placée sous la responsabilité d'un organisme municipal ou intermunicipal de transport. Il s'agit des agglomérations d'Alma, de Baie-Comeau, de Drummondville, de Granby, de Mont-Tremblant, de Rimouski, de Rouyn-Noranda, de Saint-Georges, de Salaberry-de-Valleyfield, de Sept-Îles, de Shawinigan, de Thetford Mines, de Val-d'Or et de Victoriaville.

Dans les différentes régions du Québec, on compte 71 MRC organisant un service de transport collectif régional.

Par ailleurs, 101 organismes sont responsables des services municipaux de transport adapté à l'échelle du Québec.

## 2.1 AMÉLIORER LA GOUVERNANCE DU TRANSPORT COLLECTIF

La gouvernance actuelle du transport collectif doit être améliorée.

- Dans les agglomérations de Montréal et de Québec-Lévis, la répartition des responsabilités entre les différents intervenants rejait sur les services offerts aux utilisateurs. Il existe actuellement une fragmentation de ces responsabilités et certains changements permettraient d'optimiser les services offerts.
- Dans l'ensemble des régions urbaines, la planification des déplacements doit être plus intégrée, afin de mieux positionner le transport collectif.

Le gouvernement agit dans les deux directions :

- en conduisant les organismes concernés des agglomérations de Montréal et de Québec-Lévis vers une **meilleure répartition des responsabilités**;
- en demandant aux organismes responsables du transport dans les régions urbaines d'intervenir de façon concertée dans la **planification des déplacements**.

### 2.1.1 Une meilleure répartition des responsabilités dans les agglomérations de Montréal et de Québec-Lévis

Dans les agglomérations de Montréal et de Québec-Lévis, les déplacements se font sur des distances de plus en plus grandes. Les territoires des agglomérations urbaines sont de plus en plus vastes.

Par contre, les responsabilités en matière de planification, d'organisation et de financement du système de transport sont fragmentées entre un grand nombre d'intervenants.

#### □ Une fragmentation des responsabilités rejaillissant sur les services aux utilisateurs

Dans ces deux agglomérations, cinq sociétés de transport en commun assurent les services aux citoyens.

À elle seule, la région métropolitaine de Montréal compte trois sociétés de transport en commun, 12 organismes municipaux et intermunicipaux de transport et l'Agence métropolitaine de transport. La région métropolitaine de recensement de Québec, qui englobe les agglomérations de Québec et de Lévis, est desservie par deux sociétés de transport en commun.

Cette fragmentation des responsabilités rejaillit sur les services offerts aux utilisateurs, comme cela a été souligné lors des consultations tenues au printemps 2013 en vue d'élaborer la **Stratégie nationale de mobilité durable**.

La multiplicité des intervenants et la complexité organisationnelle qui en découle rendent difficile l'intégration des services offerts aux utilisateurs des transports collectifs. Les utilisateurs ne peuvent bénéficier de services bien coordonnés entre eux, parce qu'ils dépendent d'autorités différentes.

Il faut que les utilisateurs de transport collectif puissent se déplacer dans une agglomération sans se préoccuper des frontières municipales ou du partage des responsabilités concernant les réseaux utilisés.

#### □ Des problèmes de planification des réseaux

Ces difficultés de coordination nuisent également à la planification des réseaux de transport collectif et à leur développement. Certains projets importants tardent à être réalisés en raison de la multiplicité des intervenants concernés. L'établissement des priorités dans la réalisation des projets n'est pas toujours optimal.

## □ Deux initiatives

Afin de placer l'usager du transport collectif au centre des actions et de mieux harmoniser les différents services qui lui sont offerts, le gouvernement annonce les deux initiatives suivantes.

### ● Une proposition de révision de la gouvernance du transport collectif

Le gouvernement annonce qu'il déposera prochainement une proposition de révision de la gouvernance du transport collectif dans les agglomérations de Montréal et de Québec-Lévis.

Cette proposition sera soumise au printemps 2014 pour consultation aux différents partenaires concernés. La nouvelle gouvernance proposée par le gouvernement s'inspirera des meilleures pratiques.

Concernant le service aux usagers, la nouvelle gouvernance comprendra notamment :

- l'harmonisation des différents services offerts aux usagers;
- l'établissement d'un système tarifaire intégrant tous les titres et d'un guichet unique pour l'information à la clientèle de même que pour la billetterie, en vue de faciliter le déplacement des utilisateurs et de diminuer le nombre de titres de transport et de tarifs.

En matière d'organisation, la proposition comprendra également :

- une modification de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport, afin d'améliorer l'efficacité du fonctionnement du conseil d'administration et d'arrimer la loi à la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État;
- la révision des rôles, des responsabilités et des obligations des différentes autorités responsables en matière de planification et d'organisation des services, ainsi que d'exploitation des réseaux de transport collectif.

À la suite de cette consultation, le gouvernement souhaite déposer un projet de loi à l'automne 2014.

### ● L'accompagnement des organismes désireux de se regrouper

Le gouvernement entend accompagner les organismes municipaux et intermunicipaux de transport de la région de Montréal désireux de se regrouper. Le but est de rendre la gestion des services plus efficace et de bénéficier d'économies d'échelle.

## □ Les autres régions urbaines

Dans les autres régions urbaines du Québec, il ne s'avère pas nécessaire de procéder à la révision de la gouvernance du transport collectif. Le cadre institutionnel actuel apparaît efficace.

C'est à ce constat qu'en sont arrivés les partenaires du gouvernement, lors des consultations tenues au printemps 2013 en vue de l'élaboration de la **Stratégie nationale de mobilité durable**.

## LES CONSÉQUENCES DE LA CRÉATION DE L'AGENCE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU QUÉBEC SUR LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Le gouvernement a déposé un projet de loi donnant suite à son intention de créer l'Agence des infrastructures de transport du Québec. La mise en place de la nouvelle agence ne modifiera en rien les responsabilités assumées par le ministère des Transports pour ce qui est de la planification du transport collectif, ainsi que de l'intégration de cette planification avec l'aménagement du territoire.

Selon les intentions rendues publiques, la nouvelle agence aura le mandat de gérer les infrastructures routières dont la responsabilité relève du ministre des Transports.

- Elle aura le mandat de planifier, de programmer, de concevoir et de surveiller les interventions de conservation et d'amélioration de ces infrastructures, en plus d'en assurer l'exploitation et l'entretien dans le but d'en garantir la pérennité.
- À la demande du ministre, elle pourra concevoir et réaliser de nouvelles infrastructures routières.

Pour sa part, le Ministère continuera de jouer un rôle stratégique dans le développement des systèmes de transport, et ce, pour tous les modes de transport, incluant le transport collectif. La mise en place de stratégies et de programmes visant à résoudre les problèmes liés au domaine des transports doit s'appuyer sur une utilisation optimale de tous les modes de transport, et ce sera le mandat du Ministère de s'en assurer, comme à l'heure actuelle.

De par leurs fonctions, le ministère des Transports et l'Agence des infrastructures de transport du Québec devront ainsi établir un partenariat étroit. Dans une optique de soutien à la mobilité durable et d'intégration modale, l'Agence devra tenir compte des orientations ministérielles dans la réalisation de sa mission.

### 2.1.2 Favoriser l'augmentation de la demande de transport collectif par une planification plus intégrée des déplacements

Dans le cadre de la **Stratégie nationale de mobilité durable**, le gouvernement entend **agir sur la demande de transport individuel** afin de faire en sorte que le transport collectif offre une réponse appropriée à cette demande.

À cette fin, le gouvernement demande aux autorités organisatrices de transport des régions métropolitaines d'**établir des partenariats avec les centres de gestion des déplacements**, pour mettre en œuvre des plans de gestion des déplacements en entreprise et en institution.

La gestion des déplacements en entreprise et en institution consiste à identifier des mesures personnalisées axées sur les besoins des usagers, dans le but de réduire l'utilisation de l'auto solo dans une entreprise ou une institution.

Dans la plupart des régions, ce sont les centres de gestion des déplacements qui se chargent de faire du démarchage auprès des employeurs pour les convaincre d'établir des mesures permettant de réduire l'usage de l'auto solo.

Le gouvernement vise à impliquer davantage les autorités organisatrices de transport dans ce processus. Celles-ci pourront miser sur le savoir-faire acquis à cette fin par les centres de gestion des déplacements, en les soutenant financièrement.

## LES CENTRES DE GESTION DES DÉPLACEMENTS

Les centres de gestion des déplacements sont des organismes à but non lucratif, assistant les entreprises et les institutions dans la mise en place de plans de gestion des déplacements ou d'autres mesures en transport durable, selon les besoins.

Depuis 2008, chaque centre de gestion des déplacements bénéficie d'une subvention annuelle de 100 000 \$ pour réaliser sa mission. On compte actuellement huit centres de gestion des déplacements, implantés dans la plupart des régions urbaines du Québec.

Le Centre de mobilité durable de Sherbrooke et le Centre alternatif de déplacement urbain du Saguenay sont deux exemples de centres de gestion des déplacements, actifs dans leur milieu et voués à la promotion de la mobilité durable.

### Le Centre de mobilité durable de Sherbrooke

Le Centre de mobilité durable de Sherbrooke est un comité paritaire entre la Ville et la Société de transport de Sherbrooke. Il implique l'ensemble du milieu sherbrookoïse. Il ne s'agit pas d'un organisme à but non lucratif, contrairement à la plupart des centres de gestion des déplacements.

Le Centre fait la promotion de la mobilité durable, effectue de la sensibilisation, fournit de l'information et contribue surtout à la planification de la mobilité durable à Sherbrooke avec l'élaboration du plan de mobilité durable de Sherbrooke.

Le Centre est financé par le ministère des Transports du Québec, par la Ville de Sherbrooke et par la Société de transport de Sherbrooke.

### Le Centre alternatif de déplacement urbain du Saguenay

Le Centre alternatif de déplacement urbain du Saguenay est un organisme à but non lucratif rassemblant des représentants des principaux générateurs de déplacements dans l'agglomération de Saguenay, soit notamment les hôpitaux, le Cégep de Chicoutimi et l'Université du Québec à Chicoutimi, ainsi que la Société de transport de Saguenay et la Ville de Saguenay.

Chacun de ces participants contribue au financement de l'organisation. Le Centre reçoit de plus l'aide gouvernementale octroyée par le ministère des Transports du Québec.

La première mission du Centre alternatif de déplacement urbain du Saguenay consiste à accompagner les organismes régionaux dans l'identification, la promotion et la mise en œuvre de plans d'action en transport alternatif et durable. Les liens étroits unissant les partenaires au sein du Centre alternatif de déplacement urbain du Saguenay expliquent en grande partie son succès.

Dans un deuxième temps, le Centre alternatif de déplacement urbain du Saguenay appuie les intervenants régionaux dans l'élaboration :

- des plans de développement durable;
- des plans d'urbanisme;
- des plans de déplacements urbains.

## 2.2 AUGMENTER IMMÉDIATEMENT LES INVESTISSEMENTS, MAINTENIR LE SOUTIEN À L'EXPLOITATION ET OUVRIR UN CHANTIER MAJEUR

La mobilité des personnes en milieu urbain implique que les efforts engagés pour soutenir l'offre de transport collectif soient confirmés et renforcés.

### □ La meilleure réponse au défi de la mobilité durable

Le maintien et le développement du transport collectif constituent la meilleure réponse au défi de la mobilité durable dans les grands centres urbains.

- Le transport collectif joue un rôle stratégique dans le développement économique. Il contribue directement à la diminution des émissions de gaz à effet de serre, et permet de réduire la congestion routière. Selon les évaluations du ministère des Transports, les pertes liées à la congestion routière étaient estimées en 2013 à 1,8 milliard de dollars dans la région de Montréal.
- En matière de transport collectif, la priorité doit porter sur le maintien des actifs, la consolidation des acquis et le renouvellement des infrastructures et des équipements. Le gouvernement rejoint ainsi les constats et recommandations de ses partenaires, lors de la consultation effectuée au cours du printemps 2013.

### □ Rééquilibrer la situation

Le maintien des actifs constitue également une priorité pour ce qui est des infrastructures routières. Cependant, le gouvernement constate que le déficit d'entretien cumulé est proportionnellement plus important pour ce qui est du transport collectif que pour les infrastructures routières. Le financement prévu pour les prochaines années a pour but de rééquilibrer la situation.

- Dans le cadre de la **Stratégie nationale de mobilité durable**, le gouvernement **augmente immédiatement les investissements pour assurer la pérennité des actifs de transport collectif**.
- Le gouvernement **maintient le soutien apporté à l'exploitation du transport collectif et augmente l'appui accordé à l'amélioration des services** grâce à un financement additionnel en 2014-2015.
- Le gouvernement va plus loin en **ouvrant un ambitieux chantier sur le financement** du transport collectif, dans le but d'**accroître à terme** et de façon significative **l'offre actuelle**.

### 2.2.1 L'augmentation immédiate des investissements pour assurer la pérennité des actifs de transport collectif et la simplification de leur mise en œuvre

Le gouvernement soutient le financement des investissements en transport collectif par l'intermédiaire du Plan québécois des infrastructures et de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL).

Dans les agglomérations urbaines, des investissements importants sont nécessaires pour moderniser et maintenir la qualité des services de transport collectif. Plusieurs composantes du réseau de transport en commun sont au terme de leur durée de vie utile et nécessitent une mise à niveau importante, afin d'assurer la continuité des services.

Au cours de la prochaine décennie, les organismes de transport collectif devront effectuer d'importants investissements afin de moderniser et de mettre à niveau leurs actifs.

- Une évaluation du ministère des Transports conclut que les besoins non couverts en maintien d'actifs pour le transport collectif représentent 3,9 milliards de dollars, ce qui correspond à 65 % des sommes consacrées au transport en commun du Plan québécois des infrastructures.
- De ce montant, près de 400 millions de dollars par année, sont nécessaires afin de résorber le déficit d'entretien cumulé des réseaux de métro et d'autobus selon la Société de transport de Montréal.
- Dans la région montréalaise, plus de 77 % des projets de maintien d'actifs devront être réalisés d'ici 2021<sup>2</sup>.

#### □ Deux mesures majeures

Dans le cadre de la **Stratégie nationale de mobilité durable**, le gouvernement annonce deux mesures majeures :

- Le gouvernement **augmente** de façon significative **les investissements consacrés à la pérennité des équipements et des infrastructures de transport collectif**.
- Le gouvernement **simplifie les règles actuelles** afin que les organismes responsables des investissements puissent utiliser rapidement les financements mis à leur disposition pour réaliser certains projets de maintien d'actifs.

---

<sup>2</sup> Communauté métropolitaine de Montréal, mémoire déposé dans le cadre de la consultation de juin 2013.

## □ **Les investissements prévus pour la période 2015-2020 : un peu plus de 4,6 milliards de dollars**

Au cours de la période 2008-2013, les investissements en transport collectif effectivement réalisés ont atteint en moyenne 592 millions de dollars annuellement.

Sur la base du même taux de réalisation, on estime que les investissements en transport collectif devraient s'établir à 608 millions de dollars en 2013-2014.

### ● **Transfert du Plan québécois des infrastructures (PQI) routier : porter de 21 % à 27 % la part des investissements consacrés au transport collectif**

Afin de maintenir en état les infrastructures existantes, le gouvernement annonce le transfert **vers le transport collectif** d'une partie des sommes initialement réservées **au transport routier**.

- À l'heure actuelle les investissements consacrés au transport collectif représentent **21,4 %** de l'ensemble des investissements en transport.
- En transférant vers le transport collectif une partie des investissements initialement destinés au transport routier, le gouvernement porte cette part à **27,4 %**.

### ● **Des investissements dans le transport collectif de 969 millions de dollars en 2014-2015, et de 924 millions de dollars en moyenne en 2015-2020**

Grâce au transfert vers le transport collectif d'une partie des investissements initialement prévus pour le transport routier, le gouvernement porte à **969 millions de dollars** les investissements planifiés en transport collectif pour 2014-2015.

Pour la période 2015-2020, les investissements maintenant planifiés pour le transport collectif atteindront **4,621 milliards de dollars**, soit **924 millions de dollars** en moyenne au cours de chacune des années.

### ● **En 2015-2020 : 931 millions de dollars d'investissements de plus, par rapport à ce qui était prévu**

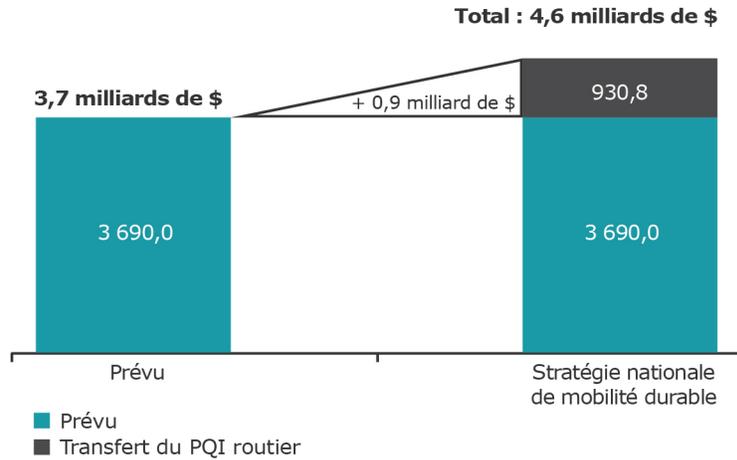
Il s'agit d'une augmentation significative par rapport à ce qui était prévu : les sommes consacrées au transport collectif dans le cadre du Plan québécois des infrastructures sont augmentées de **27,7 millions de dollars** en 2014-2015 et de **930,8 millions de dollars** durant la période 2015-2020.

- Ces sommes serviront exclusivement au financement de projets en maintien d'actifs et à la résorption du déficit d'entretien cumulé. Actuellement, le déficit d'entretien est proportionnellement plus important pour le transport collectif que pour le réseau routier (les besoins non couverts sont respectivement de 65 % et de 33 %).
- En transférant sur cinq ans une partie des investissements initialement prévus pour le transport routier vers le transport collectif, le gouvernement réduit significativement le pourcentage des besoins non couverts en maintien des actifs.

## GRAPHIQUE 1

### INVESTISSEMENTS ADDITIONNELS IMMÉDIATS POUR LE TRANSPORT COLLECTIF, PÉRIODE 2015-2020 (TOTAL CINQ ANS)

(en millions de dollars, sauf indication contraire)



## TABLEAU 1

### VALEUR DES INVESTISSEMENTS EN TRANSPORT EN COMMUN URBAIN

(en millions de dollars)

Année	2008-2013	Actuel	Transition	Période 2015-2020 (financement de base <sup>1</sup> )	
	Moyenne annuelle <sup>2</sup>	2013-2014 <sup>3</sup>	2014-2015	Moyenne annuelle	Total 5 ans
<b>Prévu</b>					
PQI	413,9	503,0	793,7	576,5	2 882,6
SOFIL	177,7	105,0	147,8	161,5	807,4
- Fonds de la taxe sur l'essence <sup>4</sup>			94,2	98,5	492,4
- Immatriculations des fortes cylindrées <sup>5</sup>			53,6	63,0	315,0
<b>Sous-total</b>	<b>591,6</b>	<b>608,0</b>	<b>941,5</b>	<b>738,0</b>	<b>3 690,0</b>
<b>Ajout</b>					
Transfert du PQI routier	-	-	27,7	186,2	930,8
<b>Total des investissements</b>	<b>591,6</b>	<b>608,0</b>	<b>969,2</b>	<b>924,2</b>	<b>4 620,8</b>

(1) Des sommes additionnelles pourront être affectées selon les résultats du chantier sur le financement du transport collectif.

(2) Sur la base des sommes réelles dépensées (autorisées dans le cas de la SOFIL).

(3) Sur la base d'un taux de réalisation des projets de 60 % par rapport au budget.

(4) À partir de 2014-2015, la part de la SOFIL allouée au transport en commun sera de 28 % comparativement à 25 % de 2010-2011 à 2013-2014.

(5) La part des droits d'immatriculation des fortes cylindrées allouée au transport en commun est de 67 %.

## **La simplification des règles actuelles applicables aux investissements visant le maintien d'actifs afin d'en faciliter la réalisation**

Le gouvernement annonce une **simplification** des règles actuelles afin que les organismes responsables des investissements en transport collectif puissent dépenser plus rapidement les sommes mises à leur disposition.

Déjà, les sommes inscrites au Plan québécois des infrastructures peuvent être réparties entre les différents projets annoncés, dans la mesure où ces réaménagements ne modifient pas les montants totaux approuvés au Plan québécois des infrastructures.

Dorénavant, à l'intérieur des enveloppes budgétaires autorisées, il sera possible aux organismes responsables des investissements d'ajouter ou de remplacer des projets déjà inscrits par des projets visant le maintien des actifs si leur coût est inférieur au montant qui sera déterminé par le Conseil du trésor en vertu de l'article 9 de la Loi sur les infrastructures publiques. À titre d'exemple, cet assouplissement pourrait s'appliquer à des projets visant :

- la réfection d'un garage ou le renouvellement de ses équipements;
- la réfection d'une gare ou d'un terminus et de ses accès;
- le remplacement d'autobus et de véhicules de service.

Les règles d'autorisation des projets définies dans les programmes d'aide aux immobilisations seront également revues pour accélérer leur réalisation.

## **Une augmentation des investissements pour le maintien des actifs**

Les moyens mis à la disposition des autorités organisatrices de transport afin d'assurer la pérennité des équipements et des infrastructures de transport collectif sont ainsi significativement augmentés, et les règles pour les utiliser simplifiées.

L'augmentation significative des investissements en transport collectif dans les régions urbaines permettra notamment de renouveler le parc d'autobus afin d'améliorer la fiabilité et l'efficacité des services. Les investissements pourraient également servir à la réfection des centres d'entretien et des terminus ainsi qu'au maintien en bon état des réseaux de métro et de trains de banlieue.

Il reviendra aux autorités organisatrices de transport en commun de choisir les options retenues pour assurer le maintien de leurs actifs, en fonction de leurs priorités.

### ● L'aménagement de voies réservées

L'augmentation majeure des investissements en transport collectif dans les régions urbaines s'ajoute à l'effort déjà annoncé concernant l'aménagement de certaines mesures préférentielles pour autobus sur les réseaux routiers et autoroutiers du Québec.

Pour la période 2013-2015, le gouvernement porte de 75 % à 100 % sa part du financement des investissements consacrés à certains de ces aménagements. Le gouvernement soutiendra ainsi l'augmentation des voies réservées dans les grands centres urbains du Québec.

Pour ce qui est de la région de Montréal, le gouvernement investira 84 millions de dollars pour ajouter 208 km de voies réservées, et portera ainsi à 417 km la longueur totale des voies réservées dans la grande région de Montréal.

Le ministère des Transports élaborera et diffusera un guide sur le déploiement des voies réservées sur le réseau dont il est responsable.

La mise en place de voies réservées et de lignes rapides d'autobus permettra de réduire le temps de déplacement des citoyens vers le travail ou la maison, ce qui améliorera leur qualité de vie.

#### LES INVESTISSEMENTS CONSACRÉS À LA REMISE EN ÉTAT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Les investissements très importants consacrés au transport collectif n'empêcheront pas le gouvernement de consacrer des ressources majeures à l'entretien du réseau routier.

Le maintien en état des infrastructures routières, à lui seul, est actuellement évalué à plus de sept milliards de dollars pour les cinq prochaines années.

Construites en grande partie au cours des années 60 et 70, les structures du réseau autoroutier ont particulièrement souffert des conséquences de la circulation et des sels de déglacage, auxquels se sont ajoutées deux décennies de sous-investissement.

## 2.2.2 Le maintien du soutien à l'exploitation et l'amélioration des services : 143 millions de dollars en 2014-2015, 660 millions de dollars en 2015-2020

Le gouvernement finance l'exploitation des transports collectifs dans les régions urbaines par l'intermédiaire du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun. Le programme vise à bonifier l'offre de service et à maintenir cette bonification dans le temps.

Ce programme a représenté des subventions à l'exploitation de 132 millions de dollars en 2013-2014.

Le gouvernement reconduit le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun. Cette reconduction représente une mise de fonds de **132 millions de dollars** en 2014-2015, et de **660 millions de dollars** pour la période 2015-2020.

Le gouvernement procède de plus à la bonification de ce programme pour 2014-2015 en y injectant **10,6 millions de dollars**. Cette dotation supplémentaire permettra ainsi un accroissement supplémentaire de 2 % de l'offre de transport collectif dès l'exercice prochain par rapport à l'année de référence – soit 2006.

Dans un contexte budgétaire très strict, cette bonification confirme l'importance accordée par le gouvernement au transport collectif. Avec la **Stratégie nationale de mobilité durable**, le gouvernement adopte une approche responsable pour améliorer la mobilité des personnes dans l'ensemble du Québec.

**TABLEAU 2**  
**PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE À L'AMÉLIORATION DES SERVICES EN TRANSPORT EN COMMUN**

(en millions de dollars)

Année	Actuel	Transition	Période 2015-2020 (financement de base <sup>1</sup> )	
	2013-2014	2014-2015	Moyenne annuelle	Total 5 ans
<b>Prévu</b>	<b>132,0</b>	–	–	–
<b>Ajouts</b>				
Reconduction	–	132,0	132,0	660,0
Bonification	–	10,6	–	–
<b>Sous-total des ajouts</b>	–	<b>142,6</b>	<b>132,0</b>	<b>660,0</b>
<b>Total de l'aide</b>	<b>132,0</b>	<b>142,6</b>	<b>132,0</b>	<b>660,0</b>

(1) Des sommes additionnelles pourront être affectées selon les résultats du chantier sur le financement du transport collectif.

## LES PROGRAMMES DESTINÉS AU TRANSPORT COLLECTIF DANS LES AGGLOMÉRATIONS URBAINES ET ADMINISTRÉS PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Le ministère des Transports du Québec administre trois programmes mis en place pour soutenir le transport collectif dans les milieux urbains.

### Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes

L'objectif du programme est de soutenir financièrement les sociétés de transport en commun, l'Agence métropolitaine de transport et les municipalités du Québec offrant un service de transport en commun à leur population.

- L'aide financière vise les immobilisations en transport en commun.
- Elle s'étend également à l'exploitation des services de transport en commun pour les conseils intermunicipaux de transport et pour les organismes municipaux et intermunicipaux de transport.

L'aide à l'exploitation vise à soutenir la prise en charge du transport en commun par les municipalités, à améliorer les services (notamment la fréquence et la desserte) et à assurer une plus grande diversité d'activités.

L'aide à l'immobilisation couvre :

- 50 % des coûts des autobus et des minibus urbains;
- 100 % des coûts des systèmes de transport rapide (train, métro ou autre) et 75 % des coûts de maintien et d'amélioration;
- 50 % des coûts des véhicules de service (75 % pour le métro);
- 75 % des autres immobilisations en transport en commun.

### Le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun

Placée sous l'autorité du ministre des Finances et de l'Économie, la Société de financement des infrastructures locales du Québec a pour mission de verser une aide financière aux organismes municipaux pour contribuer à la réalisation de projets d'infrastructures en matière d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale et de transport en commun ainsi que de projets d'infrastructures ayant des incidences économiques, urbaines ou régionales.

L'aide financière du programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales est limitée aux projets d'immobilisations en transport en commun.

L'aide financière versée se compare à celle du volet Immobilisation du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes :

- Les catégories d'immobilisations couvertes sont à peu près les mêmes que pour le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, mais les terrains ne sont pas admissibles;
- La subvention couvre 85 % du coût des immobilisations subventionnées.

Pour être admissible à la subvention de la Société de financement des infrastructures locales, le bien ne doit pas avoir bénéficié d'une aide gouvernementale en vertu d'un autre programme de subvention.

C'est le ministère des Transports qui administre l'octroi de ces subventions.

**LES PROGRAMMES DESTINÉS AU TRANSPORT COLLECTIF  
DANS LES AGGLOMÉRATIONS URBAINES ET ADMINISTRÉS  
PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (SUITE)**

**Le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration  
des services en transport en commun**

L'objectif du programme est de soutenir les autorités organisatrices de transport en commun dans leurs efforts pour accroître l'offre de service de transport en commun à la population.

L'aide gouvernementale couvre 50 % des coûts directs d'exploitation associés à l'augmentation nette de l'offre de service d'une autorité organisatrice de transport.

Le programme est en vigueur depuis janvier 2007. Il a été doté d'une enveloppe de 132 millions de dollars pour l'année se terminant le 31 décembre 2013.

### 2.2.3 Aller plus loin : accroissement de 30 % de l'offre de transport collectif d'ici 2020

Le gouvernement veut aller encore plus loin dans le soutien à apporter au transport collectif. Cela s'impose si l'on veut atteindre l'objectif gouvernemental de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020.

Globalement, le gouvernement vise un objectif ambitieux : d'ici 2020, le gouvernement souhaite **augmenter de 30 % l'offre de service de transport en commun au Québec**. Cela signifie une augmentation de l'offre de service de transport en commun de plus de **5 % par an** de 2015 à 2020.

#### Un objectif partagé

L'objectif du gouvernement du Québec est partagé par l'ensemble des intervenants – soit les municipalités, les organismes de transport, les milieux d'affaires et les groupes environnementaux. Son atteinte dépendra d'efforts conjoints, provenant du gouvernement du Québec comme des municipalités, celles-ci étant responsables de l'organisation des services de transport collectif.

L'augmentation de l'offre de service de transport en commun suppose la disponibilité de ressources financières suffisantes à cette fin. L'ampleur de l'effort financier à consentir est connue. Elle est directement liée au niveau d'augmentation visé.

Cette condition n'est pas remplie en vertu du cadre financier actuel.

#### Un chantier sur le financement du transport collectif

Pour remplir cette condition, le gouvernement annonce l'ouverture d'un **chantier sur le financement du transport collectif**, en lien avec l'Entente Québec-Municipalités.

La mise en place de ce chantier donne suite à la volonté des municipalités de permettre à leurs instances d'exercer pleinement leurs responsabilités dans l'organisation et le financement du transport collectif.

## □ L'objectif du chantier

Le chantier aura pour objectif de proposer un **nouveau cadre de financement des transports collectifs** applicable à partir de 2015. Le financement du transport collectif pour la période 2015-2020 sera tributaire de l'obtention d'un accord menant à la signature d'une entente entre le gouvernement et le milieu municipal, ultime responsable de l'organisation des services.

- Le chantier devra prendre en compte de manière comparable tous les modes de transport collectif urbain, y compris les modes lourds. Le chantier devra également assurer le développement du transport collectif régional, du transport actif ainsi que l'accroissement de l'accessibilité du transport collectif aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.
- Le nouveau cadre financier devra répondre aux besoins de maintien des actifs, d'amélioration du transport collectif et de développement de l'offre. Les ressources financières devront être prioritairement affectées au maintien des actifs afin d'éviter la dégradation des équipements et des infrastructures.
- La contribution de chacun des partenaires devra respecter leur capacité de payer et s'appuyer sur certains principes.
- Le chantier permettra une révision des programmes d'aide en vigueur afin d'amener une réflexion sur la manière de verser l'aide gouvernementale des programmes actuels.

## □ Le mandat confié au chantier

Le mandat confié au chantier sera précisé au cours des prochaines semaines.

Il comprendra notamment les éléments suivants :

- à partir des orientations et des objectifs établis dans la **Stratégie nationale de mobilité durable**, identifier les besoins et prioriser les interventions en matière de maintien, d'amélioration et de développement des services de transport collectif;
- établir un échéancier de réalisation et une ventilation des coûts des projets de transport collectif en fonction de la priorisation des interventions, de l'état d'avancement des projets et de leur capacité de réalisation;
- identifier les principes orientant les décisions quant aux choix des sources de financement et quant au partage des revenus découlant de ces sources de financement;
- dresser un bilan des sources de financement actuelles et possibles.

## LES MESURES DE LA STRATÉGIE D'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS VISANT À ACCROÎTRE L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF ÉLECTRIQUE

Le gouvernement accélérera l'électrification du réseau de transport collectif au moyen des sommes prévues dans la Politique économique et la Stratégie d'électrification des transports, pour les projets de développement ayant recours à un mode entièrement électrique.

Au Québec, en 2013, près de 50 % des déplacements sur le réseau québécois de transport collectif recourent à des technologies électriques. Le métro de Montréal et le train de banlieue de Deux-Montagnes offrent un service de transport collectif entièrement électrique, sans émission polluante ou gaz à effet de serre.

### Un système léger sur rail pour le futur pont Champlain

Le gouvernement a déjà annoncé son intention que soit incorporé au futur pont Champlain un système léger sur rail. Ce projet majeur d'infrastructure sera une illustration marquante de l'avancée du Québec vers la mobilité de l'avenir.

L'installation d'un système léger sur rail dans cet axe névralgique de transport de la grande région de Montréal permettra de remplacer le système actuel de transport par autobus sur le pont Champlain, arrivé à saturation avec ses quelque 42 000 déplacements quotidiens.

Le système léger sur rail permettra non seulement d'électrifier les déplacements actuels, mais également de répondre à des besoins croissants de mobilité anticipés sur l'axe reliant Montréal à la Rive-Sud.

### Le prolongement du métro de Montréal

Le 20 septembre 2013, le gouvernement du Québec annonçait son intention d'aller de l'avant avec le projet de prolongement de la ligne bleue (ligne 5) du métro de Montréal. Ce projet s'inscrit dans un projet plus large de prolongement visant à ajouter près de 23 km aux diverses lignes du métro de Montréal.

Cette décision appuie la Stratégie d'électrification des transports en permettant de répondre aux défis posés par la croissance démographique et au besoin de mobilité de la métropole.

### L'électrification de l'axe Saint-Michel

Dans la Politique économique Priorité emploi, le gouvernement a annoncé un investissement de plus de 150 millions de dollars pour électrifier le boulevard Saint-Michel qui sera desservi par des autobus électriques (trolleybus).

Cette électrification constituera le premier axe d'un réseau de quatre axes électrifiés qui sera composé, à terme, en plus du boulevard Saint-Michel, des rues Jarry et Beaubien et de l'axe Sauvé-Côte-Vertu. Pour les trois axes à venir, différentes technologies d'électrification seront étudiées, dont le biberonnage par contact tel que proposé par Volvo et ABB.

À l'horizon 2017, le gouvernement vise la mise en circulation de 25 trolleybus articulés sur un trajet de 9,6 km. Cette initiative réduira les émissions de gaz à effet de serre de 1 774 tonnes par année.

## LES MESURES DE LA STRATÉGIE D'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS VISANT À ACCROÎTRE L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF ÉLECTRIQUE (SUITE)

### L'émergence de nouvelles technologies dans le transport collectif

En parallèle avec la mise en place de projets d'infrastructures majeurs annoncés en transport collectif, la Stratégie d'électrification des transports prévoit investir dans l'émergence de solutions nouvelles dans des créneaux d'avenir où l'électrification est moins avancée.

Le gouvernement a notamment annoncé son intention de faire de Montréal une cité de l'électromobilité, en partenariat avec le groupe Volvo, leader mondial en matière de solutions novatrices liées aux transports.

Trois autobus électriques de Nova Bus fonctionnant avec la technologie de recharge par conduction seront achetés et testés à Montréal dès 2015.

### Une mesure visant à électrifier les taxis

Au Québec, les taxis parcourent de nombreux kilomètres annuellement, émettant de 5 à 6 fois plus de gaz à effet de serre qu'un véhicule personnel. Pour cette raison, le gouvernement a annoncé une mesure visant à électrifier les taxis. Cette mesure contribuera aux efforts de sensibilisation et de promotion des véhicules électriques.

Des incitatifs financiers seront offerts dans le cadre d'un programme visant à améliorer l'efficacité énergétique du parc de véhicules taxis. Le programme prévoira également le déploiement d'une infrastructure de recharge réservée aux taxis et il sera mis en place en concertation avec les partenaires du milieu. Il comprendra des mesures d'accompagnement des chauffeurs et d'utilisation des taxis tout électriques.

## 2.3 SOUTENIR LE TRANSPORT ACTIF : 35 MILLIONS DE DOLLARS D'ICI 2020

Pour le gouvernement, les efforts consacrés à l'amélioration de la mobilité des personnes en milieu urbain ne se limitent pas à l'appui à apporter au transport collectif. Le gouvernement entend également soutenir ce que l'on appelle le transport actif, soit le vélo et la marche.

- Le vélo et la marche sont des modes de déplacement sains, économiques et écologiques.
- Le transport actif améliore la qualité de vie des quartiers, tout en ayant des répercussions positives sur la santé de ceux qui le pratiquent.

Le gouvernement engage **quatre initiatives** pour soutenir le transport actif. Ces différentes initiatives visent globalement à mieux intégrer le transport actif dans la planification des déplacements. Elles s'appliqueront également en milieu rural.

### **La promotion du transport alternatif à l'auto**

Le gouvernement dégage **0,7 million de dollars** en 2014-2015 pour soutenir les organismes à but non lucratif faisant la promotion du transport alternatif à l'auto – ce qui fait référence au transport actif, mais également au transport collectif et au covoiturage.

### **Une démarche pour mieux encadrer le partage de la rue**

Le gouvernement engagera une démarche pour mieux encadrer le partage de la rue afin de favoriser les modes de transport actifs et d'améliorer la sécurité des usagers les plus vulnérables.

## □ La reconduction du financement accordé au milieu municipal, et son augmentation pour 2014-2015

Le gouvernement annonce la **reconduction** du financement accordé aux projets de transport actif des MRC et des municipalités, et son **augmentation** pour 2014-2015.

- Une somme de **35 millions de dollars** est mobilisée à cette fin pour la période 2014-2020 dans le cadre d'un volet du programme Véloce II.
- Les ressources affectées au financement du transport actif sont doublées pour l'année 2014-2015 : elles sont portées de **5 millions de dollars à 10 millions de dollars**.
- Des sommes additionnelles pourraient être dégagées lors du chantier sur le financement du transport collectif afin de bonifier le financement du transport actif pour la période 2015-2020.

### TABLEAU 3

#### AIDE GOUVERNEMENTALE AU TRANSPORT ACTIF

(en millions de dollars)

Année	Actuel	Transition	Période 2015-2020 (financement de base <sup>1</sup> )	
	2013-2014	2014-2015	Moyenne annuelle	Total 5 ans
<b>Prévu</b>	<b>5,0</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>
<b>Ajouts</b>				
Reconduction	–	5,0	5,0	25,0
Bonification	–	5,0	–	–
<b>Ajout pour promotion<sup>2</sup></b>	<b>–</b>	<b>0,7</b>	<b>–</b>	<b>–</b>
<b>Sous-total des ajouts</b>	<b>–</b>	<b>10,7</b>	<b>5,0</b>	<b>25,0</b>
<b>Total de l'aide</b>	<b>5,0</b>	<b>10,7</b>	<b>5,0</b>	<b>25,0</b>

(1) Des sommes additionnelles pourront être affectées selon les résultats du chantier sur le financement du transport collectif.

(2) Ces sommes visent également la promotion du transport collectif et du covoiturage.

## LE PROGRAMME VÉLOCE II

Le programme Véloce II est un outil d'accompagnement des municipalités pour les aider à prendre un virage marqué dans l'offre d'infrastructures de transport actif au Québec.

Le programme vise l'intensification de la mise en place d'infrastructures de transport favorisant les déplacements actifs en milieu urbain et d'interconnexion avec la Route verte. On entend par « déplacement actif » la marche, le vélo et tout autre mode de déplacement impliquant l'effort humain, y compris les modes comportant l'assistance d'un moteur électrique qui compense une incapacité ou une limitation physique (bicyclette assistée, fauteuil roulant, quadriporteur et autre équipement d'aide à la mobilité).

Le programme a pour objectifs :

- de soutenir l'effort municipal en vue d'un transfert modal vers les transports actifs;
- de parachever la Route verte et d'en assurer la pérennité;
- de développer des interconnexions régionales et locales à la Route verte;
- de développer des infrastructures favorisant des déplacements actifs efficaces, sécuritaires et concurrentiels par rapport aux autres modes de transport en milieu urbain;
- d'améliorer les réseaux cyclables existants pour en renforcer l'attractivité et la sécurité.

### La bonification de l'aide accordée à certains projets

Le gouvernement annonce que l'aide accordée pour la réalisation de certains projets sera bonifiée si ces projets intègrent des aménagements soutenant les déplacements actifs.

L'aide visera l'intégration d'aménagements destinés aux transports actifs à l'intérieur des emprises de travaux associés au renouvellement des conduites d'eau.

Dans le cadre du sous-volet 1.5 du Programme d'infrastructures Québec-Municipalités portant sur le renouvellement des conduites d'eau, le gouvernement pourra offrir une aide supplémentaire forfaitaire aux municipalités intégrant des aménagements destinés aux transports actifs (marche et vélo) à l'intérieur de l'emprise des travaux associés au remplacement des conduites admissibles.

Cette mesure sera financée à même l'enveloppe du programme.

## 2.4 ACCROÎTRE LE COVOITURAGE ET L'AUTOPARTAGE

Le covoiturage et l'autopartage sont des options intéressantes et peu coûteuses pour compléter les efforts consentis en faveur du transport collectif. Le covoiturage et l'autopartage peuvent être développés en même temps que le transport en commun. Ils revêtent un intérêt particulier dans les secteurs non desservis par le transport en commun.

Dans le cadre de la **Stratégie nationale de mobilité durable**, le gouvernement annonce **trois initiatives** visant à favoriser le covoiturage et l'autopartage.

### L'accès aux voies réservées

Le gouvernement rendra accessibles au covoiturage certaines voies réservées sur le réseau autoroutier.

Comme on l'a précisé précédemment, le gouvernement annonce la révision des normes et des pratiques liées à la conception des voies réservées. Cette révision est engagée immédiatement et devrait prendre effet graduellement à partir de 2015.

Dans le cadre de cette révision, le gouvernement mettra en place des voies réservées accessibles au covoiturage.

En association avec les autorités organisatrices de transport, le gouvernement s'assurera que les voies réservées ainsi accessibles au covoiturage seront complémentaires des services de transport en commun et qu'elles ne les concurrenceront pas.

### Des places de stationnement préférentielles pour les covoitureurs

Le gouvernement donne pour directive à tous les établissements des secteurs publics et parapublics d'attribuer aux covoitureurs des places de stationnement préférentielles.

Une directive gouvernementale précisera que dans tous les établissements publics, les covoitureurs se verront offrir les places de stationnement les plus avantageuses.

Cette mesure pourrait être mise en place dans le cadre des plans de gestion des déplacements en entreprise ou en institution.

### Un avantage similaire pour les voitures en autopartage

Le gouvernement annonce une directive analogue pour les voitures en autopartage.

Une directive gouvernementale obligera les établissements des secteurs public et parapublic à réserver des places pour les voitures en autopartage.

Les municipalités seront encouragées à prendre des mesures similaires.





## La mobilité des personnes en milieu rural

Le troisième volet de la **Stratégie nationale de mobilité durable** est consacré à la mobilité des personnes en milieu rural.

L'amélioration des conditions de transport et la consolidation du réseau au sein des espaces ruraux sont des priorités pour le gouvernement. Les citoyens habitant des régions rurales doivent pouvoir atteindre facilement leurs lieux de travail. Qu'ils soient actifs ou non, ces citoyens doivent pouvoir accéder aux services de la communauté pour répondre à leurs besoins de santé et d'éducation, comme pour réaliser des activités de loisirs.

Dans un contexte marqué par le vieillissement de la population et l'exode rural, il est crucial d'assurer l'occupation du territoire et la vitalité des régions éloignées en favorisant les modes de transport collectif.

Pour assurer la mobilité durable des personnes en milieu rural, le gouvernement annonce trois séries d'initiatives concernant le transport collectif dans les régions moins urbanisées ainsi que le transport collectif interurbain.

- Le gouvernement **renforce le leadership régional en matière de transport collectif** et **encourage la révision des façons de faire**.
- Le gouvernement **renouvelle et bonifie l'aide au transport collectif en milieu rural**.
- Le gouvernement **mandate le chantier sur le financement du transport collectif** pour **améliorer l'offre de service en transport collectif régional**.

Comme précisé précédemment, le milieu rural bénéficiera également des mesures mises en place en faveur du transport actif ainsi que du covoiturage.

### 3.1 LE RENFORCEMENT DU LEADERSHIP RÉGIONAL EN MATIÈRE DE TRANSPORT COLLECTIF ET LA RÉVISION DES FAÇONS DE FAIRE

Dans les régions, le grand nombre d'intervenants responsables des divers services de transport rend difficile l'exercice d'un leadership fort et bien structuré.

Sur un même territoire, plusieurs services de transport collectif peuvent être offerts par des instances différentes, notamment :

- les services de transport adapté sous la responsabilité des municipalités;
- les services de transport collectif régional sous la responsabilité des MRC;
- les services de transport interurbain par autocar exploités par des entreprises privées;
- les services de transport scolaire sous la responsabilité des commissions scolaires;
- les services de transport sous la responsabilité du réseau de la santé et des services sociaux.

La multiplication des intervenants rejaillit ainsi sur la qualité des services offerts aux usagers.

#### **□ Le rôle primordial des MRC en matière de transport**

Pour le gouvernement, le renforcement du leadership régional est indissociable de la décentralisation, et il constitue l'un des éléments clefs du développement du transport collectif régional.

La MRC est l'instance logique pour évaluer les besoins de mobilité de la population et élaborer les solutions permettant d'y répondre. Le gouvernement affirme le rôle primordial des MRC en matière de transport.

Afin de renforcer ce rôle, le gouvernement annonce les **deux initiatives** suivantes.

## □ Des initiatives de décentralisation des services

Le gouvernement implantera des initiatives de décentralisation des services.

Comme la MRC deviendra l'instance privilégiée pour l'organisation du transport sur son territoire, elle sera appelée à jouer un rôle de concertation avec l'ensemble des organismes de transport afin de promouvoir une approche intégrée du transport collectif.

L'objectif des initiatives de décentralisation est de favoriser l'autonomie locale, ainsi que de responsabiliser et d'impliquer les partenaires au niveau décisionnel.

Ces initiatives viseront à favoriser :

- une autonomie locale accrue;
- une meilleure réponse aux besoins de transport des citoyens;
- l'optimisation des réseaux de transport disponibles;
- la responsabilisation des élus et du milieu en matière de transport;
- la rétention démographique et la revitalisation du milieu.

## □ Des plans régionaux de services de transport collectif

Les MRC sont mandatées pour réaliser des plans régionaux de services de transport collectif.

Les MRC se verront confier la responsabilité de réaliser un plan régional des services de transport collectif afin de mieux organiser les services et d'éviter le cloisonnement.

Bien entendu, ce plan devra être cohérent avec la planification intégrée de l'aménagement du territoire et du transport.

Sous la responsabilité d'un élu responsable du domaine des transports collectifs, ce plan visera une planification intégrée des transports. Le plan intégrera le transport collectif régional et le transport interurbain par autocar.

### ● Des réseaux structurants de transport collectif

Depuis quelques années, on observe une diminution de l'achalandage des services interurbains par autocar. Les services de transport interurbain par autocar se heurtent à la concurrence des transports collectifs régionaux, alors que ces offres de transport devraient se compléter.

Les plans régionaux de services de transport collectif permettront d'apporter une réponse à cette problématique en favorisant le développement de réseaux structurants de transport collectif.

Un réseau structurant de transport collectif signifie, pour les régions rurales du Québec, une offre de transport régulière sur des parcours connus et planifiés, lesquels s'articulent autour de points d'embarquement publics.

Les services développés doivent reposer sur une offre multimodale et viser toutes les clientèles potentielles. L'utilisation de plusieurs modes permettra d'optimiser les ressources affectées à la mobilité collective en fonction de l'achalandage anticipé.

### ● La concertation entre les transporteurs privés et les autorités municipales

Le gouvernement entend favoriser une offre de service développée en concertation entre les transporteurs privés et les autorités municipales.

Ainsi, le gouvernement souhaite que les plans de transport collectif intègrent le transport interurbain par autocar. Le transport interurbain est une composante importante des réseaux structurants à développer dans les différentes régions du Québec.

Les services locaux devraient être valorisés en tant que services de proximité visant le rabattement sur des lignes interurbaines. C'est ainsi que des points de correspondance communs devraient favoriser le jumelage de la desserte interurbaine à un mode de transport collectif local aux points d'arrivée et de départ.

### 3.2 LE RENOUVELLEMENT DE L'AIDE AU TRANSPORT COLLECTIF EN MILIEU RURAL : 9,5 MILLIONS DE DOLLARS EN 2014-2015 ET 40 MILLIONS DE DOLLARS EN 2015-2020

L'aide actuellement apportée au transport collectif en milieu rural est distribuée dans le cadre d'un programme administré par le ministère des Transports, le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional.

Ce programme est divisé en trois volets, soit :

- volet 1 : transport collectif en milieu rural;
- volet 2 : planification du transport collectif;
- volet 3 : transport interrégional par autocar.

L'objectif du programme est de soutenir les autorités organisatrices de transport en commun dans leurs efforts pour accroître l'offre de service de transport collectif à la population.

Ce programme est doté de 8 millions de dollars annuellement. Il est arrivé à échéance le 31 décembre 2013.

#### □ Un programme reconduit et bonifié

Dans le cadre de la **Stratégie nationale de mobilité durable**, le gouvernement reconduit l'aide gouvernementale au transport collectif régional. Ce renouvellement représente **40 millions de dollars** pour la période 2015-2020.

Le gouvernement procède de plus à la bonification de ce programme pour 2014-2015 en y injectant **1,5 million de dollars** supplémentaires.

Le programme sera donc doté en 2014-2015 de **9,5 millions de dollars**.

**TABLEAU 4**  
**PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE AU TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL**  
(en millions de dollars)

Année	Actuel	Transition	Période 2015-2020 (financement de base <sup>1</sup> )	
	2013-2014	2014-2015	Moyenne annuelle	Total 5 ans
<b>Prévu</b>	8,0	–	–	–
<b>Ajouts</b>				
Reconduction	–	8,0	8,0	40,0
Bonification	–	1,5	–	–
<b>Sous-total des ajouts</b>	–	<b>9,5</b>	<b>8,0</b>	<b>40,0</b>
<b>Total de l'aide</b>	<b>8,0</b>	<b>9,5</b>	<b>8,0</b>	<b>40,0</b>

(1) Des sommes additionnelles pourront être affectées selon les résultats du chantier sur le financement du transport collectif.

### 3.3 LE CHANTIER SUR LE FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF : AMÉLIORER L'OFFRE DE SERVICE EN TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL

Comme dans le cas des régions urbaines, le gouvernement entend définir un nouveau cadre financier du transport collectif régional dans le cadre du chantier sur le financement du transport collectif en lien avec l'Entente Québec-Municipalités.

#### **Une partie intégrante du chantier sur le financement du transport collectif**

Le financement du transport collectif régional fera partie intégrante du chantier ouvert sur le financement du transport collectif.

Le gouvernement souhaite améliorer les services en région afin de répondre aux besoins exprimés par le milieu. Pour ce faire, un financement accru sera nécessaire.

Le chantier sur le financement du transport collectif aura pour mandat d'identifier les moyens permettant de soutenir les actions en matière de transport rural, régional et interrégional.

# 4

## L'accessibilité au transport collectif des personnes handicapées et à mobilité réduite

Le quatrième volet de la **Stratégie nationale de mobilité durable** est consacré à la réponse à donner aux besoins des personnes handicapées et à mobilité réduite.

La mobilité durable concerne tous les citoyens, sans discrimination quant à l'âge ou quant aux incapacités des personnes en raison d'une déficience motrice, intellectuelle, visuelle, auditive, cognitive ou autre.

### □ L'objectif du gouvernement

La **Stratégie nationale de mobilité durable** s'inscrit ainsi en appui à la Stratégie nationale pour l'intégration et le maintien en emploi des personnes handicapées.

**L'objectif du gouvernement** est de s'assurer que les personnes handicapées, les aînés et les autres personnes à mobilité réduite auront accès aux différents modes de transport collectif répondant à leurs besoins.

À cette fin, ces différents modes de transport collectif doivent être élaborés dans une perspective de complémentarité, afin que les personnes handicapées et à mobilité réduite puissent se déplacer sans rencontrer d'obstacles.

Le gouvernement annonce quatre séries d'initiatives.

- Le gouvernement **augmente l'aide au transport adapté.**
- Le gouvernement **améliore les services de transport adapté et renforce leur sécurité.**
- Le gouvernement engage des mesures pour **favoriser l'accessibilité universelle des services de transport en commun.**
- Le gouvernement **maintient et élargit l'aide accordée à l'adaptation** des taxis et autocars.

#### **4.1 AUGMENTER L'AIDE AU TRANSPORT ADAPTÉ : 96,5 MILLIONS DE DOLLARS EN 2014-2015, 482,5 MILLIONS DE DOLLARS EN 2015-2020**

La clientèle admise au transport adapté présente des incapacités graves ou très graves, et elle n'a bien souvent pas accès à une autre forme de transport.

Plusieurs de ces personnes ont des revenus nettement inférieurs à ceux des personnes sans incapacité. Un grand nombre d'entre elles ont des conditions de santé précaires. Ces personnes ont besoin d'aide dans la réalisation de leurs activités de base de la vie quotidienne.

L'équité sociale est une composante importante du développement durable. En matière de mobilité durable, cette équité passe par le droit à la mobilité pour tous et donc par l'accès au transport collectif, dont le transport adapté.

Il importe de préserver le transport adapté répondant à des besoins bien spécifiques et d'en améliorer les services.

À cette fin, le gouvernement annonce une initiative majeure.

## □ Le maintien du programme d'aide spécifique pour le transport adapté et l'augmentation de son financement

Le gouvernement maintient le programme d'aide gouvernementale spécifique pour le transport adapté et en accroît le financement.

L'aide au transport adapté est apportée dans le cadre du programme d'aide spécifique pour le transport adapté. En 2013-2014, ce programme a bénéficié d'un budget de 90,5 millions de dollars. Il est arrivé à échéance le 31 décembre 2013.

Le gouvernement annonce la reconduction de ce programme. Il procède également à une bonification récurrente du programme de **6,0 millions de dollars**.

Le programme bénéficiera d'un budget de **96,5 millions de dollars** en 2014-2015 et de **482,5 millions de dollars** pour la période 2015-2020.

Avec cette initiative, le gouvernement réaffirme l'importance du transport adapté et en consolide le financement.

**TABLEAU 5**  
**PROGRAMME D'AIDE SPÉCIFIQUE POUR LE TRANSPORT ADAPTÉ**  
(en millions de dollars)

Année	Actuel	Transition	Période 2015-2020	
	2013-2014	2014-2015	Moyenne annuelle	Total 5 ans
<b>Prévu</b>	<b>90,5</b>	–	–	–
<b>Ajouts</b>				
Reconduction	–	90,5	90,5	452,5
Bonification	–	6,0	6,0	30,0
<b>Sous-total des ajouts</b>	–	<b>96,5</b>	<b>96,5</b>	<b>482,5</b>
<b>Total de l'aide</b>	<b>90,5</b>	<b>96,5</b>	<b>96,5</b>	<b>482,5</b>

## 4.2 AMÉLIORER LES SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ ET RENFORCER LEUR SÉCURITÉ

Grâce au maintien et à la bonification du programme d'aide spécifique pour le transport adapté, le gouvernement est en mesure d'engager les quatre initiatives suivantes.

### La coordination des services offerts aux personnes handicapées

Le gouvernement invitera les MRC et les municipalités à se concerter afin de coordonner les services offerts aux personnes handicapées dans leur région.

Les services de transport adapté se limitent souvent au territoire de l'organisme de transport adapté, tandis que les besoins de déplacements vont bien au-delà de ces limites territoriales.

L'absence de correspondance entre les réseaux de transport adapté d'une même région ou de régions limitrophes vient amplifier cette problématique, restreignant ainsi la mobilité des personnes handicapées et limitant leur participation sociale.

Le gouvernement soutiendra les municipalités et les MRC ayant décidé de se concerter afin :

- de favoriser les déplacements des personnes handicapées sur le territoire des organismes de transport adapté de proximité;
- de mettre en place des correspondances entre les organismes de transport adapté limitrophes ou une réciprocité des services.

### Un véhicule optimisé pour le transport adapté

Le gouvernement appuie les projets pilotes en vue de la mise en marché d'un véhicule optimisé pour le transport adapté.

Les véhicules utilisés pour le transport adapté doivent être améliorés. On fait référence aux taxis et aux minibus, réguliers et adaptés.

Il faut s'assurer que ces véhicules répondent aux besoins de la clientèle en matière de confort, d'accessibilité et de sécurité. Il faut également que ces véhicules soient plus économes en énergie dans un contexte de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

Le gouvernement apportera une aide financière en vue de tester différents produits visant l'utilisation de minibus et de taxis plus confortables, plus sécuritaires, plus économes en énergie et offrant une accessibilité optimale pour le transport des personnes handicapées.

Cette aide s'appliquera aux taxis et aux minibus.

## **□ La formation des chauffeurs de minibus et de taxis**

Le gouvernement souhaite s'assurer de la formation des chauffeurs de minibus et de taxis.

Le transport adapté est un mode de transport collectif particulier, compte tenu notamment de la vulnérabilité des personnes transportées. En conséquence, il est nécessaire que le personnel offrant un service direct aux personnes handicapées soit en mesure d'interagir adéquatement avec cette clientèle et, le cas échéant, de lui porter l'assistance appropriée selon les besoins.

Tous les chauffeurs de minibus et de taxis travaillant en régie ou à forfait pour les organismes de transport adapté devraient suivre une formation.

Le ministère des Transports mettra sur pied un programme de formation qui sera disponible pour tous les organismes de transport adapté.

## **□ La réglementation sur les véhicules routiers adaptés**

Le gouvernement actualisera la réglementation applicable aux véhicules routiers adaptés.

La réglementation sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées doit être ajustée selon les réalités actuelles du transport adapté, tout en assurant la sécurité des usagers.

Ces nouvelles réalités dont la réglementation doit tenir compte font notamment référence à la diversification de l'offre de service et aux types d'aides à la mobilité utilisées par la clientèle.

L'actualisation de la réglementation permettra également de tenir compte de l'évolution, depuis 1993, des normes nationales et internationales en matière de construction de véhicules.

### 4.3 FAVORISER L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN

Pour les personnes handicapées, l'accessibilité au réseau régulier de transport collectif représente une possibilité de se déplacer offrant beaucoup plus de flexibilité et d'autonomie qu'avec le transport adapté.

Il importe de permettre au plus grand nombre de personnes d'utiliser ces services, quel que soit leur type d'incapacité. Le transport adapté et le service régulier de transport collectif sont ainsi appelés à devenir des modes complémentaires.

#### L'accessibilité universelle : dans la continuité de plusieurs politiques gouvernementales

L'accessibilité universelle aux services de transport en commun s'inscrit dans la continuité de plusieurs politiques gouvernementales.

La Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale<sup>3</sup> confère aux municipalités et aux autorités organisatrices des transports des obligations en matière d'accessibilité.

L'accessibilité du transport collectif figure également parmi les priorités de la politique gouvernementale pour accroître la participation sociale des personnes handicapées : À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité.

La prise en compte des besoins spécifiques des aînés en matière de transport favorise leur maintien à domicile. La **Stratégie nationale de mobilité durable** rejoint ainsi la politique gouvernementale Vieillir et vivre ensemble - Chez soi, dans sa communauté, au Québec ainsi que le Livre blanc sur la création d'une assurance autonomie, L'autonomie pour tous.

Le Guide pratique pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de développement du ministère des Transports, élaboré à l'intention des autorités organisatrices des transports, précise que les actions de ces autorités doivent tendre vers l'accessibilité universelle des transports collectifs.

Pour le gouvernement, il importe de tendre vers l'accessibilité universelle des services de transport collectif afin de maintenir le plus longtemps possible la clientèle concernée dans le réseau régulier et d'attirer une nouvelle clientèle d'aînés pour qui la conduite automobile est de plus en plus difficile ou n'est plus permise.

Le gouvernement annonce à cette fin **cinq initiatives**.

---

<sup>3</sup> Chapitre E-20.1.

### **☐ Inclure l'accessibilité universelle dans le chantier sur le financement du transport collectif**

Le gouvernement inclura l'accessibilité universelle aux services de transport en commun dans le chantier sur le transport collectif en lien avec l'Entente Québec-Municipalités.

Au cours des dernières années, plusieurs améliorations ont été apportées en vue d'une accessibilité accrue des services réguliers de transport collectif.

Il reste cependant beaucoup à faire, non seulement sur le plan de l'accessibilité physique des véhicules et des infrastructures, mais aussi concernant d'autres aspects du service tels l'information et la communication, la signalisation et la sécurité.

Pour cette raison, le chantier sur le financement du transport collectif comprendra un volet consacré à l'accessibilité universelle aux services de transport en commun. Les travaux réalisés dans le cadre de ce chantier permettront d'identifier des sources de financement pouvant alimenter la bonification de l'aide gouvernementale.

### **☐ Assurer la mise en œuvre des plans de développement visant l'accessibilité universelle**

Le gouvernement rendra certaines subventions versées aux autorités organisatrices de transport conditionnelles à l'accessibilité des services et des infrastructures.

Le contexte social, législatif et réglementaire implique que, désormais, tous les services et infrastructures seront planifiés, conçus et mis en place dans une perspective d'accessibilité universelle.

Le ministère des Transports souhaite une implication accrue des autorités organisatrices de transport afin d'améliorer l'accessibilité de leur réseau pour l'ensemble des clientèles, quelles que soient leurs limitations, permanentes ou temporaires.

Le versement des subventions gouvernementales en transport en commun sera lié à l'obligation pour les autorités organisatrices de transport de fournir au ministère des Transports, sur une base annuelle, le bilan de la mise en œuvre de leur plan de développement visant l'accessibilité universelle des services et des infrastructures.

## **Uniformiser les pratiques**

Le gouvernement souhaite uniformiser à l'ensemble des sociétés de transport en commun certaines pratiques facilitant l'accès au transport en commun pour les personnes à mobilité réduite.

Trois pratiques sont visées :

- le service de débarquement entre deux arrêts en dehors des heures de pointe;
- l'utilisation obligatoire du système d'agenouillement des autobus à la demande;
- les critères en matière de gratuité sur le réseau régulier au bénéfice de l'accompagnateur.

Cette initiative et les deux initiatives suivantes seront financées grâce au maintien et à la bonification des programmes d'aide.

## **Favoriser l'intégration au réseau régulier de transport en commun**

Le gouvernement favorisera l'implantation de moyens spécifiques pour intégrer les aînés, les personnes ayant une déficience intellectuelle ou visuelle ou un trouble envahissant du développement au réseau régulier de transport en commun.

Ces moyens pourront comprendre la formation ou la familiarisation, des projets pilotes pour la mise en place de services d'accompagnement et des projets d'innovation technologique (systèmes intelligents).

## **Rendre les services de transport collectif régional accessibles à tous**

Le gouvernement entend inciter les MRC à privilégier les modes de transport accessibles pour les services de transport collectif régional.

Les personnes handicapées doivent avoir accès, dans une société inclusive, aux mêmes services de transport collectif que les autres citoyens. On fait référence aux services réguliers de transport en commun, aux services de transport collectif régional ainsi qu'aux services de transport par taxi et de transport interurbain par autocar.

Conformément à l'esprit de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, le gouvernement invitera les MRC en milieu rural à rendre leurs services accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite, à l'instar de ce qui se fait en milieu urbain.

#### 4.4 MAINTENIR ET BONIFIER L'AIDE ACCORDÉE À L'ADAPTATION DES TAXIS ET DES AUTOCARS

La mobilité pour tous implique aussi la possibilité pour les personnes handicapées – telles les personnes en fauteuil roulant – de se déplacer en taxi et en transport interurbain privé par autobus.

D'une région à l'autre, la desserte en taxis adaptés et en transport interurbain privé par autobus accessibles peut varier considérablement. Cette réalité limite les possibilités de déplacement des personnes en fauteuil roulant.

Le gouvernement annonce **trois initiatives** pour assurer une meilleure mobilité des personnes en fauteuil roulant à l'échelle du Québec.

La réalisation de ces mesures est possible grâce à la reconduction et à la bonification du financement du Programme de subvention à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

Ce financement était de 2,0 millions de dollars en 2013-2014. À partir de 2014-2015, il sera reconduit et bonifié de 1,0 million de dollars pour une dotation totale de **3,0 millions de dollars** annuellement, soit **15 millions de dollars** pour la période 2015-2020.

**TABLEAU 6**  
PROGRAMME D'AIDE À L'ADAPTATION DES TAXIS ET DES AUTOCARS INTERURBAINS POUR LE TRANSPORT DES PERSONNES SE DÉPLAÇANT EN FAUTEUIL ROULANT  
(en millions de dollars)

Année	Actuel	Transition	Période 2015-2020	
	2013-2014	2014-2015	Moyenne annuelle	Total 5 ans
<b>Prévu</b>	<b>2,0</b>	–	–	–
<b>Ajouts</b>				
Reconduction	–	2,0	2,0	10,0
Bonification	–	1,0	1,0	5,0
<b>Sous-total des ajouts</b>	–	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>	<b>15,0</b>
<b>Total de l'aide</b>	<b>2,0</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>	<b>15,0</b>

### **☐ Le maintien et l'élargissement de l'aide gouvernementale pour les taxis adaptés**

Le gouvernement maintient et élargit l'aide gouvernementale pour les taxis adaptés.

L'importance d'accroître le nombre de taxis accessibles a été soulignée à maintes reprises par les partenaires.

Le gouvernement continuera de favoriser l'adaptation de taxis pour qu'ils puissent accueillir les personnes en fauteuil roulant.

Dorénavant, le gouvernement accordera une subvention pour les véhicules universellement accessibles dès leur conception.

### **☐ L'adaptation des autocars interurbains et des terminus d'autocars**

Le gouvernement annonce le maintien de l'aide gouvernementale pour l'adaptation des autocars interurbains et des terminus d'autocars.

En transport interurbain, le nombre restreint d'autocars adaptés dans certaines régions limite les possibilités de déplacement des personnes en fauteuil roulant.

L'accessibilité des gares et des autocars interurbains s'avère également essentielle pour permettre aux personnes handicapées de se déplacer sur l'ensemble du territoire québécois.

Pour améliorer l'offre de service aux personnes en fauteuil roulant, il faut poursuivre les efforts visant à rendre plus accessibles les autocars interurbains et les terminus afin de s'assurer qu'il n'y aura aucun refus de déplacement pour cette clientèle.

## ❑ **Tester un véhicule accessible en vue de son utilisation par les services de taxis**

Le gouvernement soutiendra des projets pilotes permettant de tester un véhicule accessible en vue de son utilisation par les services de taxis.

Au cours des dernières années, la demande en taxi adapté n'a été satisfaite que par des minifourgonnettes adaptées. Cet état de situation entraîne une certaine vulnérabilité, puisque l'offre en matière de taxi adapté n'est fondée que sur un type de véhicule.

Le gouvernement surveillera les innovations dans ce domaine, afin d'accroître les différentes solutions de remplacement qui peuvent s'offrir aux citoyens.

À titre d'exemple, un véhicule accessible dès sa construction, le MV-1, a fait l'objet d'un projet pilote en 2013 pour vérifier l'appréciation des chauffeurs de taxi et des clientèles envers ce véhicule, sa consommation de carburant et son impact sur l'organisation des services des organismes de transport adapté participants.

À la lumière de ce projet pilote, le gouvernement élargit le programme d'aide à l'adaptation des taxis pour promouvoir le financement de véhicules accessibles dès leur conception.

Bien que le projet pilote de taxi adapté MV-1 soit d'un intérêt certain, ce secteur d'activité évolue rapidement. C'est pourquoi d'autres projets pilotes pourraient être nécessaires afin de tester des véhicules offrant plus d'une place adaptée pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant et présentant un rendement énergétique de nature à diminuer l'émission de gaz à effet de serre.





# Le cadre financier

La **Stratégie nationale de mobilité durable** mobilise d'importants moyens.

- **Des investissements additionnels de 28 millions de dollars dès 2014-2015, et de 931 millions de dollars entre 2015 et 2020**

Dans le cadre de la Stratégie nationale de mobilité durable, le gouvernement annonce des investissements additionnels de **27,7 millions de dollars** dès 2014-2015 et de **930,8 millions** entre 2015 et 2020. Ces sommes s'ajoutent aux investissements déjà prévus pour la période.

Au total, les investissements consacrés au transport collectif atteindront **969,2 millions de dollars** dès 2014-2015.

Pour la période 2015-2020, le gouvernement porte de **3,7 milliards de dollars** à **4,6 milliards de dollars** les investissements consacrés au transport collectif.

**TABLEAU 7**

**CADRE FINANCIER GLOBAL – VALEUR DES INVESTISSEMENTS**

(en millions de dollars)

Année	2008-2013	Actuel	Transition	Période 2015-2020 (financement de base <sup>1</sup> )					Total 5 ans
	Moyenne annuelle <sup>2</sup>	2013- 2014 <sup>3</sup>	2014- 2015	2015- 2016	2016- 2017	2017- 2018	2018- 2019	2019- 2020	
<b>Prévu</b>									
PQI	413,9	503,0	793,7	618,6	621,6	467,9	641,2	533,3	2 882,6
SOFIL	177,7	105,0	147,8	151,5	160	164,2	172,5	159,2	807,4
<i>SOFIL - Fonds de la taxe sur l'essence<sup>4</sup></i>			94,2	94,1	98,7	98,6	103,2	97,8	492,4
<i>SOFIL - Fortes cylindrées<sup>5</sup></i>			53,6	57,4	61,3	65,6	69,3	61,4	315,0
<b>Sous-total</b>	<b>591,6</b>	<b>608,0</b>	<b>941,5</b>	<b>770,1</b>	<b>781,6</b>	<b>632,1</b>	<b>813,7</b>	<b>692,5</b>	<b>3 690,0</b>
<b>Ajout</b>									
Transfert du PQI routier	–	–	27,7	179,8	167,1	304,1	119,8	160,0	930,8
<b>Total des investissements</b>	<b>591,6</b>	<b>608,0</b>	<b>969,2</b>	<b>949,9</b>	<b>948,7</b>	<b>936,2</b>	<b>933,5</b>	<b>852,5</b>	<b>4 620,8</b>

(1) Des sommes additionnelles pourront être affectées selon les résultats du chantier sur le financement du transport collectif.

(2) Sur la base des sommes réelles dépensées (autorisées dans le cas de la SOFIL).

(3) Sur la base d'un taux de réalisation des projets de 60 % par rapport au budget.

(4) À partir de 2014-2015, la part de la SOFIL allouée au transport en commun sera de 28 % comparativement à 25 % de 2010-2011 à 2013-2014.

(5) La part des droits d'immatriculation des fortes cylindrées allouée au transport en commun est de 67 %.

☐ **Les dépenses relatives aux programmes d'aide :**  
**262 millions de dollars en 2014-2015,**  
**1,2 milliard de dollars en 2015-2020**

Dans le cadre la **Stratégie nationale de mobilité durable**, le gouvernement assure le financement des programmes d'aide au transport collectif et en permet la bonification pour 2014-2015.

Au total, les dépenses relatives aux programmes d'aide au transport collectif atteindront **262,3 millions de dollars** en 2014-2015.

Pour la période 2015-2020, ces dépenses représenteront **1,2 milliard de dollars**.

**TABLEAU 8**

**CADRE FINANCIER GLOBAL – DÉPENSES RELATIVES AUX PROGRAMMES D'AIDE**

(en millions de dollars)

Année	Actuel (prévu)	Transition (ajouts)	Période 2015-2020 (ajouts - financement de base <sup>1</sup> )					Total 5 ans
	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	
Amélioration des services en transport en commun	132,0	142,6	132,0	132,0	132,0	132,0	132,0	660,0
Transport collectif régional	8,0	9,5	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	40,0
Transport actif	5,0	10,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	25,0
Sensibilisation	–	0,7	–	–	–	–	–	–
Transport adapté	90,5	96,5	96,5	96,5	96,5	96,5	96,5	482,5
Adaptation des taxis	2,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	15,0
<b>Total des dépenses</b>	<b>237,5</b>	<b>262,3</b>	<b>244,5</b>	<b>244,5</b>	<b>244,5</b>	<b>244,5</b>	<b>244,5</b>	<b>1 222,5</b>

(1) Des sommes additionnelles pourront être affectées selon les résultats du chantier sur le financement du transport collectif.

☐ **Les sources de financement**

Tant pour les investissements que pour les programmes d'aide, les ressources financières ajoutées dans le cadre de la **Stratégie nationale de mobilité durable** proviennent de réaménagements ou de sommes déjà disponibles, de telle sorte que cela n'entraîne aucun coût supplémentaire pour le gouvernement.

Pour la période de 2015 à 2020, le financement annoncé constitue une base à laquelle viendront s'ajouter les nouvelles sources de financement identifiées lors du Chantier sur le financement du transport collectif.

# Conclusion

La **Stratégie nationale de mobilité durable** marque une étape majeure dans la gestion et le développement futur du transport au Québec.

## □ Une vision, des orientations et des initiatives

Avec cette stratégie, le gouvernement précise sa vision et ses orientations en matière de transport collectif des personnes.

Cette vision et ces orientations s'accompagnent d'un ensemble d'initiatives visant toutes à améliorer les services de transport collectif, au bénéfice de l'ensemble des citoyens.

Le gouvernement va plus loin, en mettant en place une nouvelle façon de définir et de planifier le transport et l'aménagement du territoire. Il entend ainsi mettre fin à un cloisonnement qui a nui à la cohérence et à l'efficacité des politiques publiques.

## □ Des efforts portant dans quatre directions

Le gouvernement a clairement identifié les quatre directions dans lesquelles il fera porter ses efforts.

— La **planification du transport** et les décisions prises en matière d'**aménagement du territoire** seront dorénavant **intégrées**, grâce aux changements apportés à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et à la révision des *orientations gouvernementales en aménagement du territoire*.

— Le gouvernement mobilise les moyens nécessaires pour **améliorer la mobilité des personnes en milieu urbain** en engageant un processus de réflexion sur la gouvernance du transport collectif et en augmentant les investissements qui y sont consacrés.

Le gouvernement accroît immédiatement ses investissements consacrés à la pérennité des équipements et des infrastructures de transport collectif et simplifie les règles visant leur mise en œuvre. Ces investissements s'ajoutent à l'effort déjà annoncé concernant l'aménagement de certaines mesures préférentielles pour autobus sur les réseaux routiers et autoroutiers du Québec.

Le gouvernement encourage également d'autres mesures à l'auto solo, telles que le transport actif ou le covoiturage.

— Pour ce qui est de la **mobilité des personnes en milieu rural**, le gouvernement annonce un ensemble de soutiens au transport collectif dans les régions moins urbanisées ainsi qu'en faveur du transport collectif interurbain.

— Des initiatives importantes sont engagées pour améliorer le transport collectif des **personnes handicapées**, des **aînés** et des **autres personnes à mobilité réduite**.

## □ Une stratégie pour l'ensemble des Québécois

La **Stratégie nationale de mobilité durable** concerne ainsi l'ensemble des Québécois, qu'ils résident dans la région montréalaise, dans les autres grandes agglomérations du Québec ou dans les régions semi-urbanisées ou rurales. Elle s'adresse aussi aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

La stratégie découle directement de la consultation effectuée au cours du printemps 2013. Elle s'appuie sur les consensus établis et sur les suggestions formulées à cette occasion.

Le déploiement et la mise en œuvre de la **Stratégie nationale de mobilité durable** nécessiteront le soutien et l'appui des différents partenaires concernés, soit en premier lieu les municipalités et les autorités organisatrices de transport.

Le but final est de résorber le déficit d'entretien affectant les actifs en transport collectif et d'améliorer les services de transport auxquels les citoyens ont accès. Avec la **Stratégie nationale de mobilité durable**, le gouvernement adopte **une approche responsable et novatrice** et il place l'utilisateur au cœur des actions.

