Ministère des Transports

Plan stratégique 2008 2012

Québec

Ministère des Transports

Plan stratégique 2008 2012

La présente publication a été réalisée par la Direction des affaires corporatives et produite par la Direction des communications du ministère des Transports du Québec. Pour obtenir plus d'information ou d'autres exemplaires, communiquez avec la Direction des communications en composant le **511** (au Québec) ou le **1 888 355-0511** (partout en Amérique du Nord) ou visitez le site Web du Ministère au **www.mtq.gouv.qc.ca**.

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.

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

ISBN 978-2-550-55111-9
ISBN 978-2-550-55112-6 (PDF)
Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2009
Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2009

Table des matières

Message des ministres 1
Message du sous-ministre. 2

Première partie

La mission et la vision 3

Deuxième partie

Le contexte et les enjeux. 7

Troisième partie

Les orientations, les axes d'intervention,
les objectifs et les indicateurs 13

Annexe

Tableau synoptique du plan stratégique 31

Message des ministres

C'est avec plaisir que nous présentons le Plan stratégique du ministère des Transports pour la période s'étendant de 2008 à 2012.

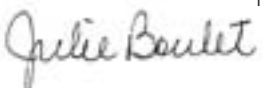
Au cours de cette période, des investissements importants dans le domaine des transports se poursuivront afin de léguer aux prochaines générations des infrastructures sécuritaires et de bonne qualité.

Ils contribueront de façon déterminante à la réalisation de la mission renouvelée du Ministère d'assurer la « mobilité durable » sur le territoire du Québec, appliquant ainsi les principes du développement durable au secteur des transports.

Des mesures visant à améliorer l'efficacité des systèmes de transport ainsi qu'à favoriser la diversité des modes de transport utilisés, pour le transport des personnes et pour le transport des marchandises, permettront de soutenir une économie dynamique tout en contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Cette diversité de modes de transport concourt également à une meilleure accessibilité des lieux aux membres de la collectivité de toutes les régions du Québec, en milieu rural et urbain, et soutient la compétitivité des entreprises vers les marchés extérieurs.

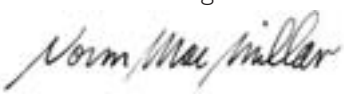
La mise en œuvre de ce plan stratégique impliquera la participation de nos partenaires afin qu'ils conjuguent leurs efforts aux nôtres pour la réalisation d'interventions qui soutiendront le développement durable du Québec.

La ministre des Transports,



Julie Boulet

Le ministre délégué aux Transports,



Norman MacMillan

Message du sous-ministre

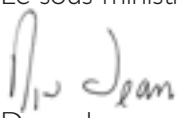
Ce nouveau plan stratégique du ministère des Transports décrit les principaux résultats visés par l'organisation pour quatre ans, de 2008 à 2012.

Il bâtit sur les orientations et les réalisations du plan stratégique précédent alors que d'importantes assises ont été posées en matière de remise en état des infrastructures, de sécurité routière, de transport collectif et de modernisation des façons de faire. Ce plan engage résolument le Ministère vers l'application des principes du développement durable en transport.

Il vise à répondre aux enjeux liés à la pérennité des infrastructures de transport, à la sécurité, à l'accessibilité des lieux, au maintien de l'expertise et à la capacité de l'organisation à réaliser adéquatement sa mission. Celle-ci se définit maintenant en fonction de la mobilité durable. C'est en ce sens que des efforts considérables seront déployés afin d'offrir à la population des systèmes de transport sécuritaires, efficaces et modernes, et ce, sans compromettre la qualité des milieux ni la disponibilité des ressources pour les générations futures.

L'atteinte des objectifs de ce plan ambitieux repose sur l'engagement d'un personnel possédant une expertise diversifiée et la volonté partagée par tous de faire du Ministère un organisme public dynamique et efficient.

Le sous-ministre des Transports,



Denys Jean

Première partie

La mission et la vision

La mission

Assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec.

Un système de transport qui tend vers la mobilité durable en est un qui…

- « 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;
- est abordable, fonctionne efficacement, offre un choix de moyens de transport et soutient une économie dynamique;
- limite les émissions et les déchets à la capacité de la planète de les absorber, minimise la consommation de ressources non renouvelables, limite la consommation de ressources renouvelables dans le respect des principes du développement durable, réutilise et recycle ses composantes, et minimise l'utilisation des terres et les émissions sonores[1]. »

La vision

Être une organisation responsable et innovante dont l'expertise est au service de la population.

- **Le Ministère agit comme un acteur de premier plan dans l'organisation des systèmes de transport au Québec.**

  Le Ministère assume un leadership clair et joue un rôle de rassembleur auprès de l'ensemble de la communauté québécoise des transports. Il s'appuie sur une collaboration étroite avec ses partenaires des autres ordres de gouvernement et ceux des secteurs privé, éducatif et associatif pour optimiser les efforts de chacun dans un contexte de partage des responsabilités.

- **Le Ministère s'engage à offrir une gestion compétente, responsable et innovatrice des réseaux dont il a la responsabilité directe.**

  En tant qu'administration responsable du réseau routier supérieur, d'un réseau d'aéroports et d'héliports ainsi que d'un chemin de fer, le Ministère assure la gestion de ces infrastructures par l'amélioration constante de ses procédés ainsi que par le développement de son expertise.

- **Le Ministère est sensible aux besoins et aux préoccupations de la population.**

  Le Ministère est soucieux d'offrir des transports qui correspondent aux besoins de la population de toutes les régions du Québec, en milieu rural et urbain, par des réseaux modernes et des infrastructures accessibles branchées sur le monde.

[1] Le Centre pour un transport durable : http://cst.uwinnipeg.ca.

Deuxième partie

Le contexte et les enjeux

Le contexte

L'évolution de l'économie, des échanges commerciaux, de la démographie ainsi que les questions environnementales auront des répercussions importantes sur les transports dans les prochaines années. De plus, les orientations gouvernementales, en particulier la nouvelle Loi sur le développement durable, de même que la disponibilité des ressources nécessiteront la mise en place de nouvelles façons de faire.

- Il se fait annuellement, sur le territoire québécois, plus de six milliards de déplacements de personnes, et quelque 290 millions de tonnes de biens circulent sur l'ensemble des réseaux de transport du Québec. À lui seul, le réseau routier sert au transport de plus des deux tiers de l'ensemble des marchandises consommées ou fabriquées au Québec, à un moment ou un autre de leur cheminement.
- L'industrie des transports emploie plus de 280 000 salariés, ce qui représente une part non négligeable de l'emploi au Québec, soit 8,8 % du total en 2006. La moitié de ces emplois sont liés aux activités des industries des services de transport et de l'entreposage.
- Les ménages québécois dépensent en moyenne 7 542 $ annuellement pour les services de transport, ce qui représente 13,2 % de leurs dépenses totales. Les dépenses de transport arrivent ainsi au deuxième rang, après le logement (17,7 %), et devancent légèrement les dépenses liées à l'alimentation (12,8 %) en 2007.
- L'évolution démographique continuera sans doute de se faire de façon très différenciée selon les régions du Québec. Les effets du vieillissement de la population et de la faible croissance qui va de pair provoqueront, au cours des prochaines années, un ralentissement de la croissance de la demande en matière de transport dans certaines régions. Par contre, celles qui sont situées dans le sud-ouest du Québec devraient voir leur population augmenter d'ici 2026.
- Depuis un demi-siècle, l'économie mondiale a été témoin d'un important accroissement des flux commerciaux internationaux en raison des réductions des barrières commerciales tarifaires et non tarifaires. Plus récemment, étant donné que les volumes de marchandises à traiter sont plus importants et que les exigences du juste-à-temps en ce qui a trait à la rapidité, à la fiabilité et à la sûreté se sont considérablement accrues, la logistique joue un rôle important dans le secteur du transport des marchandises.
- L'économie du Québec se caractérise par sa très grande ouverture sur les marchés extérieurs et tire avantage de sa situation à proximité des États-Unis qui constituent le principal partenaire économique du Québec, accaparant presque 40 % de la totalité de la valeur des échanges. La prédominance du marché ontarien dans les échanges commerciaux avec le reste du Canada en fait le second partenaire commercial en importance du Québec. Depuis 2000, on constate une diminution de la part des échanges avec les États-Unis au profit des autres pays et une augmentation relative plus importante des échanges interprovinciaux par rapport aux échanges internationaux.
- Le Québec affiche le plus faible taux d'émissions de gaz à effet de serre (GES) par habitant de toutes les provinces et des territoires canadiens. Cependant, plus de 38,7 % des émissions de GES au Québec sont attribuables au secteur des transports[2]. Par ailleurs, la construction de nouvelles infrastructures de transport et leur utilisation peuvent avoir un impact notable sur les milieux naturels et bâtis.
- Après trois décennies d'amélioration de son bilan routier, le Québec a connu une augmentation du nombre de décès sur les routes de 2001 à 2006 et une augmentation du nombre total de victimes depuis près de 10 ans. Désigné l'Année de la sécurité routière au Québec par une motion de l'Assemblée nationale, 2007 a présenté le meilleur bilan routier des 60 dernières années. En effet, les efforts concertés du ministère des Transports du Québec (MTQ), de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ), des corps policiers et des autres partenaires en transport, dont la Table québécoise de la sécurité routière, ont permis d'améliorer considérablement le bilan routier. Il s'agit du plus faible nombre de décès depuis 60 ans et de la première fois depuis 2002 que le Québec passe sous la barre des 50 000 victimes (décès, blessés graves et légers).

[2] *Inventaire québécois des gaz à effet de serre 2005*, publié en 2007, www.mddep.gouv.qc.ca/changements/ges/2005/index.htm

Les enjeux

Enjeu I

L'accessibilité des lieux afin de soutenir le développement durable

Les réseaux de transport sont un maillon clé du développement économique et social du Québec. Ils permettent à la population d'avoir accès aux biens et services, aux loisirs et à leur lieu de travail; aux entreprises d'avoir accès aux ressources humaines et matérielles ainsi qu'aux marchés. Le Québec dispose de réseaux de transport étendus et diversifiés qui assurent les déplacements d'un nombre important de personnes et de marchandises. Ces réseaux sont un élément important du patrimoine collectif et un atout essentiel pour l'économie et la société québécoise. Ils rendent possible l'accès à l'ensemble du territoire du Québec, ce qui permet le développement économique et social de toutes ses régions. L'accessibilité aux régions éloignées et isolées, par des modes de transport variés, est indispensable à une meilleure qualité de vie des citoyens de ces collectivités. La diversité des modes de transport permet également aux gens à faible revenu et aux personnes à mobilité réduite de se déplacer. Cet aspect social du transport doit être considéré.

La pérennité des infrastructures et des équipements de transport

Les réseaux de transport du Québec représentent un actif d'une valeur colossale. Ainsi, on estime que le réseau routier supérieur aurait une valeur de remplacement de plus de 80 milliards de dollars. À cela s'ajoutent les infrastructures maritimes dont la valeur dépasse 4 milliards, les infrastructures aéroportuaires qui atteignent plus de 3 milliards et les infrastructures ferroviaires qui valent plus de 4 milliards de dollars. Il faut également ajouter toutes les infrastructures de transport routier qui relèvent des municipalités et qui représentent plus de trois fois la longueur du réseau supérieur.

Toutefois, malgré l'augmentation des ressources qui ont été consacrées au réseau routier supérieur au cours des dernières années, les niveaux d'investissement antérieurs ont été insuffisants pour le maintien de leur état. En effet, nos infrastructures sont soumises à une sollicitation bien supérieure à celle qui existait au moment où elles ont été construites.

Le cadre du Plan québécois des infrastructures « Des fondations pour réussir »[3] vise à assurer la pérennité de l'ensemble des infrastructures publiques afin de léguer aux générations futures des infrastructures de qualité, dans un souci d'équité intergénérationnelle. Il vise également à assurer la sécurité et améliorer la qualité de la vie des citoyens qui utilisent quotidiennement des infrastructures qui ont vieilli. Sur un horizon de 15 ans, des sommes considérables seront investies dans la rénovation et la modernisation des infrastructures publiques québécoises. La pierre angulaire de ces investissements consiste à combler le retard en ce qui a trait à l'entretien que le Québec a pris au cours des 15 à 20 dernières années sur ses infrastructures. Ainsi, pour les prochaines années de mise en œuvre du plan stratégique, 80 % des sommes prévues seront consacrées au maintien des actifs et à la résorption des déficits d'entretien des années passées, alors que 20 % iront à l'amélioration et au développement des infrastructures.

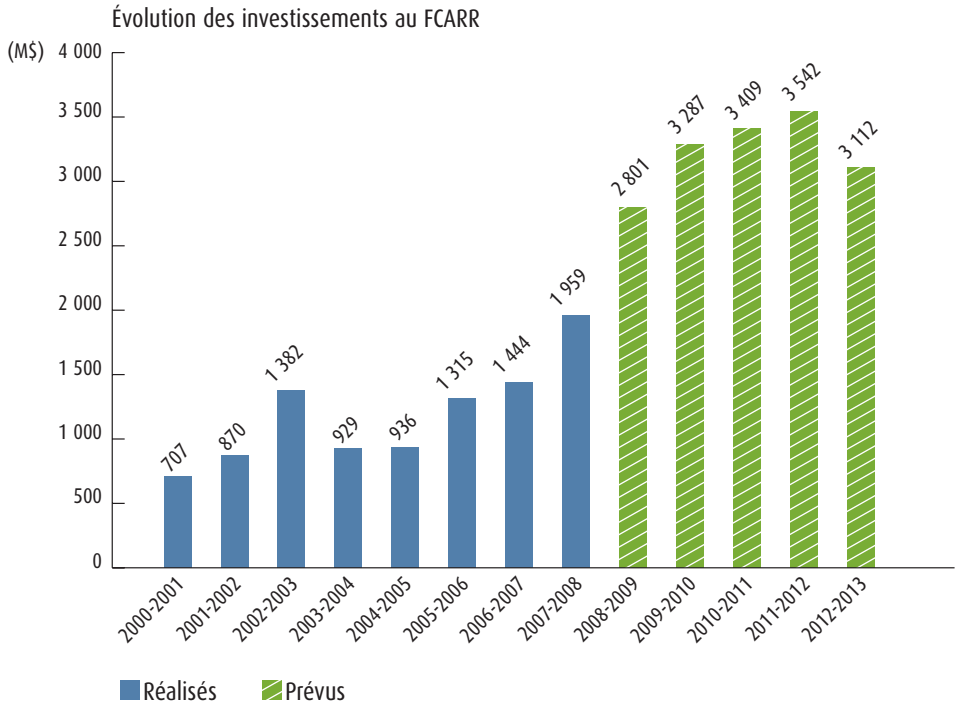
Ce plan concerne également les infrastructures de transport en commun qui sont évaluées, pour leur part, à 18,2 milliards de dollars, dont 14,1 milliards seulement pour le métro de Montréal, 1,3 milliard pour le réseau de trains de banlieue et 2,7 milliards pour le réseau d'autobus (garage, autobus, etc.). Plusieurs de ses composantes ont atteint, voire dépassé, leur vie utile et doivent être remplacées ou nécessitent une réfection majeure. Des initiatives sont prises afin de poursuivre la modernisation et le développement des infrastructures et des équipements. Aux 2 milliards de dollars d'investissements réalisés au cours des 10 dernières années, il faut dorénavant évaluer les investissements nécessaires à minimalement 4,6 milliards de dollars.

Les infrastructures maritimes, aériennes et ferroviaires, dont certaines relèvent du gouvernement fédéral, nécessitent pour la plupart une réfection importante.

[3] « Des fondations pour réussir : Plan québécois des infrastructures », 2008.

Tableau 1

Évolution des investissements au Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier de 2000 à 2013 (M$).



Source : Rapports annuels de gestion 2000-2001 à 2007-2008, ministère des Transports, et prévisions pour 2008-2009 à 2012-2013. Sont exclues les contributions des partenaires publics.

Des systèmes de transport utilisés de façon optimale

L'économie québécoise dépend largement de son commerce extérieur. Dans ce nouvel espace économique caractérisé par une concurrence accrue des marchés émergents ainsi que la volatilité de la devise canadienne et du coût des carburants, les coûts de transport représentent plus que jamais un facteur déterminant dans la position concurrentielle des entreprises de même que dans la conquête et le maintien des marchés extérieurs.

Quant au transport des personnes, la croissance démographique dans les régions urbaines du sud-ouest du Québec est associée aux enjeux de l'étalement urbain et vient exacerber les problèmes de congestion. Le Québec dispose déjà de services de transport en commun modernes, efficaces et de qualité dont bénéficie plus de 70 % de la population urbaine : 523 millions de déplacements ont été effectués sur les réseaux de transport en commun en 2006. Néanmoins, la part modale du transport en commun par rapport à l'automobile continue de décliner, ou au mieux de stagner, dans certaines régions. Cette situation influence négativement la compétitivité des grandes villes, tout particulièrement Montréal, qui connaît des problèmes de congestion de plus en plus aigus, lesquels ont des effets négatifs sur la qualité de vie et la qualité de l'environnement.

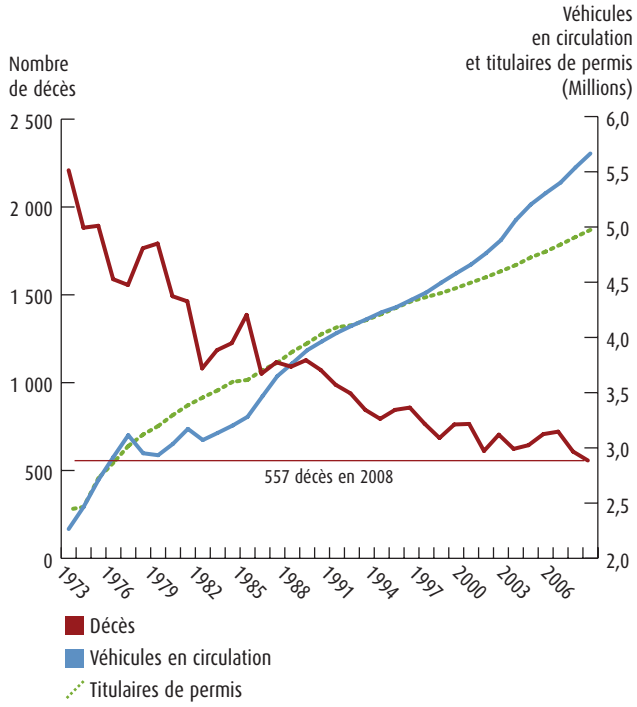
Enjeu 2

Des systèmes de transport sécuritaires et sûrs

Afin que l'amélioration du bilan routier se poursuive et qu'elle ne soit pas le succès d'une seule année, que la sécurité routière demeure un enjeu de société et que le Québec devienne un des leaders mondiaux en sécurité routière, le Ministère doit poursuivre les efforts de sensibilisation, de mobilisation et de contrôle mis en place durant l'année 2007, renforcer les partenariats, en particulier avec le milieu municipal, et responsabiliser davantage les usagers. On devra également s'assurer d'optimiser les gains de sécurité dans une période où les investissements routiers du ministère des Transports atteignent des sommets historiques.

Tableau 2

Sécurité routière, statistiques pour l'ensemble du réseau routier du Québec



Source : Société de l'assurance automobile du Québec, bilan routier 2008 et bilans antérieurs

L'introduction de nouvelles règles de pratique et l'aménagement de sentiers récréotouristiques visent également une meilleure sécurité pour les utilisateurs de motoneiges et de motoquads, de même qu'une meilleure cohabitation avec les riverains. Par ailleurs, en ce qui concerne les transports maritime, aérien et ferroviaire, même si les réglementations relatives à leur sécurité relèvent davantage du gouvernement fédéral, le Québec doit veiller à l'implantation de ces réglementations telle la nouvelle approche liée au système de gestion de la sécurité dans les infrastructures aéroportuaires qui sont sous sa responsabilité.

Enjeu 3

Une capacité organisationnelle adéquate

Les ressources financières dont dispose le Ministère sont importantes. Les sommes supplémentaires consacrés à la remise en état du réseau provenant du Plan québécois des infrastructures le sont également. À cet égard, tel que le prévoit la Loi favorisant le maintien et le renouvellement des infrastructures publiques, le Ministère contribuera à la reddition de comptes exigée par le Conseil du trésor sur l'utilisation qui en est faite.

Par ailleurs, le contrôle des coûts sur les projets se poursuivra afin d'éviter que les augmentations de coûts potentielles, provoquées par une moins grande disponibilité des ressources (main-d'œuvre, carburant, matériaux, etc.) viennent amputer de manière indue les sommes supplémentaires mises à la disposition du Ministère. Pour sa part, le maintien de l'expertise, étant donné les nombreux départs à la retraite, nécessitera une attention particulière.

Ces défis seront d'autant plus exigeants que le Ministère assume sa mission sur un immense territoire selon un mode de gestion décentralisé.

Troisième partie

Les orientations, les axes d'intervention, les objectifs et les indicateurs

Orientation 1

Assurer la pérennité des systèmes de transport pour les générations futures

Les systèmes de transport du Québec s'appuient sur un vaste réseau d'infrastructures publiques et privées qui soutient l'ensemble des déplacements des personnes et des marchandises. Plusieurs de ces infrastructures nécessitent des travaux importants afin de les moderniser et de les adapter aux besoins de l'ensemble des usagers.

Conformément au Plan québécois des infrastructures (PQI), 16,2 milliards de dollars seront consacrés aux infrastructures routières d'ici 2012-2013 dans le cadre du plan de redressement du réseau routier. Ainsi, des investissements importants sur les chaussées et les structures sont prévus afin d'améliorer leur état général et leur sécurité.

Le PQI inclut également le maintien en bon état des équipements de transport en commun puisque le Ministère y contribue pour une large part. Au moment de leur renouvellement, ces équipements devront être adaptés pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite.

Axe d'intervention

Les infrastructures routières

Le Ministère a la responsabilité du réseau routier supérieur et des réseaux d'accès aux ressources d'une longueur totale de 29 569 km (longueur réelle en 2008). Pour sa part, le Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur — volet routier (RSSCE), d'une longueur de 7 684 km, est un sous-ensemble du réseau supérieur composé des principales infrastructures qui soutiennent le commerce extérieur québécois effectué avec le reste du Canada et avec ses principaux partenaires internationaux, plus particulièrement avec les États-Unis.

On dénombre sur le réseau supérieur plus de 5 060 structures (ponts d'étagement, ponts sur cours d'eau, tunnels, murs de soutènement) auxquelles s'ajoutent les 4 281 ponts situés sur le réseau des municipalités qui comptent 100 000 habitants et moins, dont la responsabilité a été confiée au Ministère en 2008.

Les chaussées

Les efforts consentis ces dernières années ont permis d'améliorer de façon substantielle l'état des chaussées de l'ensemble du réseau supérieur. Ainsi, la proportion de kilomètres parcourus par les usagers sur une chaussée en bon état va-t-elle en s'accroissant. Les investissements en réfection des chaussées réalisés dans le cadre du plan de redressement (3,9 milliards de dollars d'ici 2012-2013) contribueront à améliorer, selon les meilleures normes nord-américaines, l'état de 83 % des chaussées sur un horizon de 15 ans.

Dans le contexte où les besoins sont importants, l'amélioration de l'état du réseau routier représente un défi de taille pour le Ministère. La stratégie retenue optimise la sélection des interventions à court et à long terme et devrait permettre d'atteindre tous les objectifs afin d'offrir rapidement un meilleur niveau de service du réseau routier à la population. Le choix de cette stratégie s'ajoute au développement de nouveaux procédés ou matériaux dans le but d'en réduire les coûts et d'en améliorer la durée de vie.

Objectif 1.1

Améliorer la qualité des chaussées du réseau routier supérieur

	État actuel	Cibles			
Indicateur 1 Proportion de chaussées en bon état selon l'IRI[4], en %	**2007-2008**	**2008-2009**	**2009-2010**	**2010-2011**	**2011-2012**
Cibles RSSCE	78,6	82,1	83,0	83,5	84
Cibles hors RSSCE	58,5	62,0	64,0	66,0	68
Cibles globales	64,2	67,7	69,0	70,0	72

Les structures

Près de 75 % des structures, en ce qui a trait à la valeur, ont été construites de 1960 à 1980. L'expérience des dernières années a démontré qu'une structure requiert des travaux d'importance en moyenne 30 ans après sa mise en service. Il en résulte une période de pointe des besoins d'entretien qui s'étend de 1990 à 2010.

C'est pourquoi des efforts sans précédent (5,4 milliards de dollars) se poursuivront d'ici 2012-2013 afin d'améliorer l'état général du parc de structures et d'atteindre un objectif de 80 % des structures en bon état sur un horizon de 15 ans. D'ailleurs, depuis plus d'une décennie, 2007 constitue la première année où l'on a réussi à en améliorer le bilan, et ce, à la suite des investissements qui ont atteint près de quatre fois ceux réalisés en l'an 2000.

En moyenne, il faudra restaurer, sinon reconstruire, environ 225 structures par année. Parmi les projets d'envergure, notons le projet du complexe Turcot, à Montréal, qui intègre la reconstruction de quatre échangeurs totalisant 28 structures. Ce projet pourrait s'échelonner de 2009 à 2015.

[4] L'indice de rugosité international (IRI) porte sur le confort de roulement et s'appuie sur des observations recueillies à l'aide d'un véhicule multifonction (50 % du réseau), des estimations en faisant vieillir les observations de l'année précédente (l'autre 50 % du réseau) et des corrections découlant des interventions d'entretien et de réfection réalisées sur le réseau.

À la suite du rapport de la Commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde portant sur l'effondrement de cette structure, le Ministère a élaboré, en 2007, un plan d'action qui comprenait quatre champs d'intervention, soit :

- un plan de redressement du réseau routier;
- la création d'une agence spécialisée dans la gestion des ponts routiers;
- de nouvelles méthodes et de nouvelles pratiques en matière de surveillance du réseau;
- la diffusion d'une information complète et en temps réel pour tous les citoyens.

Objectif 1.2

Améliorer la qualité des structures du réseau supérieur et des ponts du MTQ sur le réseau municipal (%)

	État actuel	Cibles			
	2007-2008	**2008-2009**	**2009-2010**	**2010-2011**	**2011-2012**
Indicateur 2 Proportion des structures en bon état* du réseau routier supérieur	54,5	57,5	58,2	61,6	65
Indicateur 3 Proportion des ponts du MTQ en bon état sur le réseau municipal	43,0	41,1	41,1	43,5	45,3

** Une structure en bon état signifie qu'elle ne nécessite aucune intervention avant 5 ans.*

Dans le cadre du plan de redressement, une somme de 100 millions de dollars par année pour les prochaines années sera investie sur les ponts du réseau routier municipal pour arrêter leur dégradation et renverser la tendance.

La gestion d'un parc de structures rendues à maturité fait ressortir la nécessité de disposer d'un système moderne de gestion des structures pour avoir une vision à plus long terme de l'évolution de ce parc. Le nouveau système de gestion des structures permettra l'élaboration d'un dossier unique et complet pour chaque structure, de sa conception jusqu'à la fin de sa vie utile. Ce dossier, accessible à tous les responsables des structures, assurera la « traçabilité » de chaque action.

Les ponceaux

Les ponceaux jouent un rôle majeur dans la préservation de l'intégrité des infrastructures routières, en assurant l'acheminement efficace de l'eau de drainage. Aussi, la mise en place d'un nouveau processus ministériel d'évaluation de l'état des ponceaux vise à améliorer l'évaluation de leur état et la priorisation des interventions à leur égard. Plus de 100,0 millions de dollars seront investis annuellement jusqu'en 2011-2012 dans la première phase du plan d'intervention.

Objectif 1.3

Améliorer la qualité des ponceaux du réseau routier supérieur

	État actuel	Cible	
Indicateur 4 Proportion des ponceaux en bon état	**2007-2008**	**2009-2010**	**2011-2012**
RSSCE	78,3	81,6	84,9
Hors RSSCE	72,8	78,1	83,5

Axe d'intervention

Les équipements de transport en commun

Les systèmes et les infrastructures de transport en commun vieillissent et continueront d'exiger des investissements majeurs pour les rénover ou pour les remplacer. Dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif, les besoins d'investissements en transport en commun ont été évalués minimalement à 4,6 milliards de dollars sur un horizon de 10 ans. Le gouvernement du Québec investira une large part de ce montant.

Objectif 1.4

Renouveler les équipements de transport en commun et en abaisser l'âge moyen

	État actuel	Cible
Indicateur 5		
Âge moyen des autobus	9,54 ans	Moins de 8 ans pour le parc d'autobus
et des trains de banlieue	23 ans	Moins de 14 ans pour les trains de banlieue
Indicateur 6		
Nombre de voitures de métro remplacées	759 voitures	54 voitures de métro livrées sur les 336 à remplacer

Parmi les principaux investissements, notons le remplacement des voitures de métro, le prolongement du réseau de trains de banlieue dans l'est de la région de Montréal, la rénovation des lignes existantes et l'augmentation de la capacité par l'acquisition de nouveaux wagons à deux étages; l'implantation de systèmes rapides d'autobus comme le projet de système de transport rapide régional et interprovincial (Rapibus) de la Société de transport de l'Outaouais (STO) et le prolongement du réseau de Métrobus de la région de Québec; la construction de garages et de terminus, notamment par les sociétés de transport de Trois-Rivières et de Lévis, ou encore par l'achat regroupé d'autobus urbains par les neuf sociétés de transport en commun.

Inauguré en 1966, le métro compte 68 stations réparties sur quatre lignes couvrant 71 km. La réfection du métro constitue une intervention majeure, car le bon fonctionnement de l'agglomération montréalaise dépend de cette infrastructure. Les travaux incluent ceux des phases 1 et 2 du programme Réno-Systèmes ainsi que le remplacement de la première génération de voitures de métro, 336 MR-63, et la rénovation et le réaménagement des voitures de la seconde génération, les 423 MR-73.

Orientation 2

Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés qui contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre

Dans une économie ouverte comme celle du Québec, qui bénéficie de plus d'une localisation géographique enviable en périphérie des grands marchés nord-américains, il est essentiel que les entreprises disposent de systèmes de transport efficaces et performants. Des modes de transport variés permettent aux expéditeurs de desservir des marchés de plus en plus éloignés en fonction des avantages propres que présente chaque mode de transport et des créneaux qu'ils occupent tout en contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Pour le transport des personnes, des modes de transport collectifs et alternatifs à l'utilisation de l'auto solo deviennent essentiels pour diminuer la congestion en milieu urbanisé et contenir les coûts liés aux infrastructures routières fortement sollicitées, pour améliorer la sécurité routière et réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Chaque mode de transport doit devenir un élément d'un système continu et intégré qui est capable de répondre de façon fiable et souple à l'évolution des besoins des utilisateurs, et ce, autant pour le transport des personnes que pour le transport des marchandises où la performance de chaque mode permet au système de transport de devenir un élément important de la compétitivité du Québec et de sa qualité de vie.

Axe d'intervention

Des systèmes de transport efficaces et intégrés

L'évolution récente des échanges commerciaux du Québec représente de nouveaux défis en matière de transport en multipliant les corridors de commerce. Des infrastructures multimodales de qualité et bien intégrées, une harmonisation des normes par des ententes avec les administrations voisines, de même que l'utilisation des systèmes de transport intelligents sont essentielles pour assurer, à un coût compétitif, le transport des marchandises entre les diverses régions du Québec et les marchés.

Une grande part des échanges entre les principaux partenaires économiques du Québec se concentre dans les trois principaux corridors de commerce que sont la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec, le corridor Montréal-New York et le corridor Québec–Nouvelle-Angleterre. La convergence des principaux axes de transport fait de Montréal la plaque tournante des échanges commerciaux au Québec.

C'est pourquoi le rôle de soutien au développement socioéconomique du réseau routier requiert des investissements dans le but d'améliorer des liens routiers efficaces en soutien au commerce extérieur et au développement touristique. Ces investissements permettront également d'améliorer la fluidité, la sécurité et la capacité des infrastructures routières. Dans le cadre de son plan de redressement du réseau routier, bien que la majorité des investissements du plan de redressement soit dirigée vers le maintien des infrastructures, le gouvernement poursuivra la réalisation des grands projets déjà annoncés selon les investissements et les échéanciers prévus afin de maintenir et renforcer ses réseaux existants.

Certains projets qui sont réalisés partout au Québec pour soutenir le développement des régions méritent d'être soulignés :

- la route 175, un vaste chantier « nordique » entre Québec et Saguenay sur plus de 175 km;
- les autoroutes 30 et 25, des chantiers dans la région métropolitaine de Montréal réalisés en PPP;
- l'autoroute 85 et la route 185, liens avec les provinces de l'Atlantique;
- l'autoroute 50, en Outaouais;
- la route 132 et l'autoroute 20 entre le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie;
- la route 173 et l'autoroute 73 en Beauce, vers la frontière américaine;
- l'autoroute 35 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière du Vermont.

Afin que les axes routiers deviennent des corridors d'échange efficaces, des ententes de coopération permettent d'uniformiser les différentes législations et réglementations qui les régissent. D'ailleurs, à cet effet, le Québec a signé, à l'été 2007, un protocole d'entente avec l'Ontario et le gouvernement fédéral sur la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec devant permettre de renforcer la compétitivité économique de la région Ontario-Québec. Les résultats attendus sont de se doter d'une stratégie à court (5 ans), moyen (10 ans) et long termes (15 ans) pour l'amélioration des infrastructures de transport, des politiques, des mesures opérationnelles et autres aspects afin d'améliorer l'efficience du système de transport multimodal. Il s'agit de confirmer la Porte continentale en tant que système de transport multimodal stratégique, intégré, concurrentiel et durable pour le commerce international. On s'attend que la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec débloquent des investissements importants dans plusieurs de nos infrastructures majeures.

S'ajoutent plusieurs mesures découlant notamment de l'Accord de partenariat sur l'espace économique Québec-Ontario, volet transport, qui vise pour sa part le renforcement de la région économique Ontario-Québec en facilitant la circulation des personnes et des marchandises tout en accroissant la protection de l'environnement, la sécurité en transport, l'innovation et la productivité.

Tous les modes de transport sont connectés à la Porte continentale :

- Le réseau routier est l'épine dorsale du système de transport multimodal de la Porte continentale. Il permet de relier les entreprises aux villes, aux chemins de fer, aux ports et aux aéroports.
- Le fleuve Saint-Laurent, la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs constituent un réseau de voies navigables intérieures de 3 700 km qui offre aux expéditeurs un accès essentiel aux principaux marchés nord-américains et outre-mer.
- De nombreux chemins de fer d'intérêt local, deux chemins de fer américains ainsi que deux chemins de fer nationaux (CN et CP) sont reliés à la Porte continentale. Ces deux derniers desservent également un secteur manufacturier bien établi dans les régions de Toronto et de Montréal, où sont situées les plus grandes installations intermodales du Canada.
- Deux des aéroports les plus achalandés, l'un à Toronto, l'autre à Montréal, ont la capacité d'accueillir la croissance du fret aérien international.

Il convient également de rappeler d'autres ententes actuelles et prévisibles telles que les ententes sur les infrastructures avec le gouvernement fédéral qui se traduiront, au cours des prochaines années, par des apports financiers importants. Les études en voie d'être réalisées sur le train à haute vitesse Québec-Windsor méritent également d'être soulignées, lesquelles porteront sur les éléments opportuns à actualiser depuis les études réalisées en 1995.

Objectif 2.1

Accroître l'efficacité des grands corridors internationaux et interrégionaux

Indicateur 7

Nombre de projets et de mesures découlant de la Stratégie globale d'intervention de la Porte continentale Ontario-Québec

Indicateur 8

Nombre de kilomètres du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE) ayant fait l'objet de travaux majeurs d'amélioration

Objectif 2.2

Améliorer l'efficacité et l'intégration des systèmes de transport par la mise en œuvre de politiques et stratégies

	Cible
Indicateur 9 Nombre de politiques et de stratégies réalisées	4

Axe d'intervention

Des modes de transport diversifiés

Des modes de transport variés pour le transport des personnes et pour les marchandises sont implantés dans diverses régions du Québec. L'utilisation de ces modes de transport permet d'optimiser les infrastructures existantes sur l'ensemble du territoire et de contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Cependant, afin que tous les modes de transport soient utilisés de façon optimale, leur développement nécessite une meilleure intégration, qu'elle soit liée aux infrastructures, à l'utilisation des systèmes de transport intelligents, aux nouvelles technologies et aux moyens de communication, ou aux mesures institutionnelles ou législatives.

Pour ce faire, les processus de planification doivent tenir compte, entre autres, de la diversité des partenaires, de la complexité du financement et de l'interrelation des modes. La formulation d'orientations claires permet de canaliser l'ensemble des ressources vers des objectifs communs qui font, autant que possible, consensus chez les divers membres de la collectivité.

Parmi les politiques ou les stratégies visées, notons en particulier :

- une politique du transport routier des marchandises;
- une politique de l'intermodalité;
- des plans territoriaux de mobilité durable;
- une vision des transports;
- un plan d'action des systèmes de transport intelligents.

Le transport des personnes

Conscient des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre ainsi que pour assumer son leadership dans le domaine du transport durable, le gouvernement rendait publique, le 16 juin 2006, la Politique québécoise du transport collectif intitulée *Pour offrir de meilleurs choix aux citoyens*.

La cible retenue par le gouvernement du Québec pour la politique est d'accroître de 8 % l'achalandage du transport collectif d'ici 2012. Pour ce faire, le Ministère appuiera les organismes de transport collectif par ses programmes de soutien financier, de façon à augmenter de 16 % l'offre de service. La mise sur pied de nouveaux services et une meilleure qualité des services attireront de nouvelles clientèles. Ces programmes incluent le transport en commun pour les régions métropolitaines ainsi que le transport collectif pour les autres régions. En effet, la part de l'utilisation de l'automobile est plus importante dans les régions rurales et éloignées que dans les centres fortement urbanisés. Le développement de modes de transport alternatifs pour les centres d'agglomérations rurales doit aussi être favorisé pour tenir compte du vieillissement de la population et de l'évolution démographique anticipée.

Par ailleurs, dans la région métropolitaine de Montréal, les besoins exprimés sont considérables et les sommes mises en jeu, fort importantes. Dès lors, le Ministère et ses partenaires devront, au cours des prochaines années, définir une vision commune des transports dans la région métropolitaine de Montréal et établir des consensus sur les priorités d'intervention.

Le gouvernement appuie également les autres solutions de rechange à l'automobile fonctionnant aux carburants traditionnels comme le recours à des modes de transport à propulsion plus écologique, qu'il s'agisse de taxis hybrides, d'autobus hybrides ou électriques ou de voitures hybrides pour les entreprises d'autopartage. De plus, la réalisation de projets de voies cyclables et piétonnières en milieu urbain permettra de favoriser les déplacements actifs et de saines habitudes de vie. Ces mesures concourent également à l'objectif poursuivi par la nouvelle édition de la Politique sur le vélo qui vise à augmenter la part modale du vélo en milieu urbain et à assurer une meilleure complémentarité entre le vélo et les modes de transport collectif.

Objectif 2.3

Promouvoir et développer l'utilisation des modes de transport collectif et alternatif pour le transport des personnes

	État actuel	Cible
Indicateur 10 Achalandage du transport en commun au Québec	523,7 millions (2006)	Hausse de 8 % de 2007 à 2012
Indicateur 11 Nombre et nature des initiatives incitant au transport actif	Nouvel indicateur	

Accessibilité aux équipements de transport pour les personnes à mobilité réduite

Dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, le gouvernement apporte son soutien financier pour des modifications à des aménagements, des infrastructures, du matériel roulant ou de l'équipement visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès au service régulier de transport en commun. La clientèle visée est celle des personnes aînées et des personnes handicapées ayant notamment des limitations sur les plans physique (ambulatoire ou en fauteuil roulant), sensoriel ou cognitif.

Le gouvernement et la Société de transport de Montréal profiteront de la réfection du métro pour rendre accessibles graduellement les stations et les voitures, ce qui s'ajoutera aux stations déjà adaptées et pourvues d'ascenseurs de la nouvelle ligne de Laval. À l'échelle du Québec, l'accessibilité des autocars et des taxis pour les personnes à mobilité réduite sera renforcée. Plusieurs autres mesures du Ministère s'inscrivent dans la proposition gouvernementale « À part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité ». L'ensemble de ces mesures facilite également la mise en œuvre de la Stratégie nationale pour l'intégration et le maintien en emploi des personnes handicapées.

Objectif 2.4

Accroître l'accessibilité aux services, aux véhicules et aux infrastructures de transport aux personnes à mobilité réduite

	État actuel	Cibles (2012)
Indicateur 12 Nombre et proportion de véhicules et infrastructures accessibles	3 stations de métro accessibles sur 68	11 stations
	52 % des rames de métro accessibles	56 %
	41 % des voitures de trains de banlieue accessibles	88 %
	3 gares de train de banlieue sur 52	14 gares
	65 % des autobus à plancher surbaissé	95 %
	315 taxis accessibles	361 taxis
	13 autocars interurbains accessibles sur 125	24 autocars
	3 terminus d'autocars accessibles sur 60 importants	20 terminus
Indicateur 13 Achalandage du transport adapté	6 175 759	Hausse de 10 %

Le transport des marchandises et l'intermodalité

L'utilisation de modes de transport diversifiés pour le transport des marchandises permet d'optimiser les systèmes de transport en utilisant chacun des modes dans le créneau dans lequel il excelle et, simultanément, en les combinant de telle sorte que la chaîne de transport permette aux entreprises de maintenir leur compétitivité et de développer de nouveaux marchés. Pour y arriver, le maintien et le développement des infrastructures maritimes et ferroviaires, l'amélioration de l'efficacité du transport routier et l'accroissement de l'intermodalité sont divers aspects qui doivent être exploités dans un souci de diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Une entente fédérale-provinciale sur le financement conjoint de travaux d'infrastructures ferroviaires avec la participation du secteur privé permettra de soutenir la réfection des lignes des chemins de fer d'intérêt local (75 millions de dollars sur 5 ans). Une somme additionnelle de 21 millions sur 5 ans, provenant du gouvernement du Québec et du secteur privé, par le truchement du Programme d'aide à l'intégration modale, favorisera la réalisation de projets à caractère intermodal, ferroviaire et maritime. Afin de préserver les actifs les plus importants des lignes ferroviaires existantes, le Québec a également fait l'acquisition de certains actifs de la Compagnie du chemin de fer de Québec Central et contribué, avec le gouvernement fédéral, à l'acquisition, par la Société du Chemin de fer de la Gaspésie, du réseau ferroviaire joignant Matapédia à Chandler, maintenant ainsi en opération le réseau reliant Matapédia à Gaspé.

Objectif 2.5

Promouvoir l'utilisation accrue des modes maritime et ferroviaire ainsi que de l'intermodalité dans le transport des marchandises

	État actuel
Indicateur 14 Nombre de wagons circulant sur le réseau québécois des CFIL	176 326
Indicateur 15 Tonnage des marchandises généré par les projets d'infrastructures intermodales subventionnés	1 100 000

Axe d'intervention

La desserte des régions et le développement touristique

Le ministère des Transports du Québec subventionne depuis de nombreuses années le service de desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord pour le transport des marchandises. De plus, de nouvelles modalités du Programme de réduction des tarifs aériens, qui vise à réduire le coût des déplacements par avion des résidents des régions isolées, permettent dorénavant à des résidents des régions très éloignées déjà reliées au réseau routier de profiter de certaines réductions. Ces mesures s'ajoutent au Programme d'aide au transport aérien qui fut mis sur pied afin d'assurer une continuité dans les services aériens, en cas d'abandon d'une desserte aérienne jugée importante, de donner des moyens aux régions pour développer et améliorer les services aériens et de réaliser des études de marché dans le domaine du transport aérien.

Objectif 2.6

Favoriser le maintien d'un service adéquat de transport aérien entre les régions et les grands centres

	État actuel
Indicateur 16 Nombre de liaisons aériennes régionales au Québec	48

Ces initiatives contribuent également à soutenir le développement touristique des régions. C'est le cas des projets pour promouvoir les croisières internationales dans les ports du fleuve Saint-Laurent et l'aménagement des pistes récréotouristiques.

La Route verte, inaugurée en 2007, est maintenant construite à 90 % de son itinéraire prévu de 4 366 km. De nouveaux tronçons, équivalant à 939 km, dont près de la moitié serait déjà réalisée selon les estimations préliminaires, permettront de consolider l'itinéraire de la Route verte et d'atteindre ses objectifs initiaux, soit de relier entre elles les régions du Québec et de donner accès à des attraits touristiques d'importance.

À la suite de la consultation publique sur les véhicules hors route (VHR) tenue au printemps 2005 dans 16 régions du Québec et aux commissions parlementaires, une série de mesures visant une meilleure cohabitation entre les utilisateurs de VHR et les riverains de sentiers, et une amélioration de la sécurité, furent mises sur pied. Parmi ces mesures, on note la mise en place de tables de concertation régionale sur les VHR pilotées par les conférences régionales des élus (CRÉ) dans chaque région et la création d'un comité consultatif. Ces tables de concertation ont pour mandat d'établir des réseaux de sentiers interrégionaux à partir des réseaux existants. Ces réseaux devront assurer un lien entre les régions, être respectueux des riverains, de l'environnement et des normes.

Objectif 2.7

Contribuer au développement touristique en appuyant l'aménagement de pistes récréotouristiques

	État actuel	Cible
Indicateur 17 Pourcentage réalisé de la Route verte consolidée	84 % (4 440 km)	96 % en 2012
Indicateur 18 Livraison des tracés des deux réseaux de sentiers interrégionaux de motoneige et de motoquad		Novembre 2009

Axe d'intervention

Le développement durable et la réduction des émissions de gaz à effet de serre

Le Ministère est pleinement engagé dans une stratégie de développement durable. Il publiera sa stratégie ministérielle de développement durable ainsi que son plan d'action 2009-2013, en conformité avec la Loi sur le développement durable adoptée en 2006.

Plusieurs interventions du Ministère visent à minimiser ses effets négatifs, tant en ce qui a trait à l'émission de polluants qu'à la consommation énergétique. Aussi, le maintien de la diversité biologique et la sauvegarde du paysage ont-ils amené le Ministère à proposer et à appliquer diverses mesures d'atténuation lors de travaux d'amélioration et de construction d'infrastructures routières afin de réduire les effets négatifs sur la faune, de minimiser les effets de coupure et d'empiètement sur le milieu naturel et, du coup, d'améliorer la sécurité pour les usagers de la route. L'exploitation des infrastructures de transport donne lieu également à de nouvelles approches comme la gestion écologique de la végétation et la gestion environnementale des sels de voirie pour la viabilité hivernale.

Objectif 2.8

Mettre en œuvre un plan d'action ministériel de développement durable

	Cible
Indicateur 19 Pourcentage de réalisation du Plan d'action de développement durable	80 % des cibles seront atteintes d'ici 2012

De plus, sa contribution visant une réduction des émissions de gaz à effet de serre se retrouve dans la mise en œuvre du Plan d'action 2006-2012 : le Québec et les changements climatiques — Un défi pour l'avenir. Dans le cadre de ce dernier, les initiatives en transport devraient permettre d'atteindre 22,5 % de la cible totale et se déclinent par la mise en œuvre de la Politique québécoise du transport collectif, le soutien à l'intermodalité et à l'innovation dans le transport des marchandises, la réglementation relative aux limiteurs de vitesse dans le camionnage et l'importante réduction de la consommation énergétique sur le plan des opérations des ministères (véhicules et bâtiments).

Ces éléments du Plan d'action gouvernemental sur les changements climatiques contribuent également à l'atteinte des objectifs de la Stratégie énergétique du Québec 2006-2015 : L'énergie pour construire le Québec de demain[5].

[5] www.mrnfp.gouv.qc.ca/energie/strategie/index.jsp

Objectif 2.9

Contribuer à la réduction des émissions de GES et à l'adaptation aux impacts des changements climatiques dans le domaine des transports

		Cible
Indicateur 20 Potentiel d'atténuation ou de réduction d'émissions de GES en transport		
6. et 7.	Politique québécoise du transport collectif : Favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif des personnes et du transport alternatif (vélo, marche, covoiturage)	130
8.	Favoriser l'implantation de projets intermodaux pour le transport des marchandises	80
9.	Mettre sur pied un programme de soutien à la pénétration de l'innovation technologique en matière d'efficacité énergétique dans le transport des marchandises	1 050
10.	Adopter une réglementation rendant obligatoire l'activation des limiteurs de vitesse des camions à un maximum de 105 km/h	330
16.	Améliorer l'efficacité énergétique dans les bâtiments publics de 10 à 14 % sous le niveau de 2003 d'ici 2010, et réduire de 20 % la consommation de carburant des ministères et organismes	(150)
17.	Exiger que chaque ministère développe, d'ici 2008, un programme visant à réduire les émissions de GES occasionnées par les déplacements des employés pour se rendre au travail	(20)
23.	Réaliser diverses évaluations et recherches liées aux impacts et à l'adaptation aux changements climatiques à l'égard de la fonte du pergélisol et de l'érosion des berges	N/D
		1 590*

**La cible totale n'inclut pas la contribution du Ministère aux mesures 16 et 17 puisque les potentiels de réduction sont valables pour l'ensemble gouvernemental.*

Orientation 3

Assurer aux usagers des systèmes de transport sécuritaires

La sécurité dans le domaine des transports concerne une multitude de partenaires d'horizons divers et le Ministère assume un véritable rôle de premier plan pour assurer la cohérence des actions à entreprendre. La mise en place de mesures de sécurité repose de plus en plus sur la responsabilisation des acteurs et l'amélioration de l'information et de la formation. En tant que gestionnaire d'infrastructures, le Ministère doit également assurer une exploitation adéquate de ses infrastructures.

Axe d'intervention

La sécurité routière

Afin que le Québec devienne un des leaders mondiaux en sécurité routière, le ministère des Transports doit s'associer à plusieurs partenaires déterminés à atteindre des objectifs communs en matière de sécurité routière, notamment la SAAQ et la Sûreté du Québec parmi les partenaires gouvernementaux, les corps policiers et les municipalités, pour les partenaires publics, les associations de transporteurs, d'expéditeurs et d'usagers, de même que les établissements d'enseignement et les centres de recherche. C'est ainsi qu'un plan d'action gouvernemental en sécurité routière se traduirait par une cible d'amélioration du bilan routier de 30 % sur cinq ans. Il s'agit d'un projet ambitieux qui vise à impliquer l'ensemble des partenaires pouvant jouer un rôle dans l'amélioration du bilan accidentel routier et à s'investir dans des actions concrètes à cet effet. Une amélioration du bilan routier de 30 % sur cinq ans constitue la cible endossée par les intervenants gouvernementaux.

Objectif 3.1

Contribuer à améliorer la sécurité routière et à réduire le nombre de décès et de blessés graves

	Cible
Indicateur 21 Nombre de décès et de blessés graves Moyenne 2003-2007 : 663 décès et 3 607 blessés graves	Réduction de 30 % sur 5 ans
Indicateur 22 Taux de décès par véhicule-km	–
Indicateur 23 Nombre de sites à potentiel d'amélioration corrigés	20 sites corrigés par année
Indicateur 24 Évaluation des projets pilotes (9 radars photo et 6 appareils de surveillance aux feux rouges)	Dépôt du rapport d'évaluation en août 2010

Ainsi, plusieurs mesures devront être considérées. Parmi ces mesures, dont certaines sont déjà en application, notons celles qui sont contenues dans les projets de loi n° 42 et n° 55 adoptés respectivement en décembre 2007 et juin 2008, les autres recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière de même que les mesures définies par les membres du comité interministériel. Mentionnons en particulier :

- l'obligation de munir les automobiles de pneus d'hiver;
- l'activation obligatoire du limiteur de vitesse pour certains véhicules lourds;
- des sanctions plus sévères pour les grands excès de vitesse;
- des sanctions plus sévères pour la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool;
- l'interdiction de l'utilisation du cellulaire (combiné tenu en main) au volant d'un véhicule;

- la réintroduction des cours de conduite obligatoires;
- la tenue de projets pilotes visant notamment à expérimenter l'usage de nouveaux types de véhicules;
- la tenue de projets-pilotes visant l'installation de radars photographiques et d'appareils de surveillance aux feux rouges (15 endroits répartis dans 3 régions différentes);
- l'assouplissement des règles concernant la détermination des limites de vitesse sur le réseau municipal.

La contribution particulière du ministère des Transports est de s'assurer d'optimiser les gains de sécurité dans les divers projets routiers qui se réaliseront dans les prochaines années. En effet, une bonne partie des investissements dans le maintien en bon état des infrastructures s'inscriront également dans une perspective d'amélioration de la sécurité routière. Ainsi, l'accent sera-t-il mis sur un environnement routier plus sécuritaire, en investissant plus de 1 milliard de dollars par année et en intervenant de façon plus efficace, notamment sur des sites à potentiel d'amélioration.

Objectif 3.2
Faire le suivi des recommandations du coroner

Indicateur 25
Dépôt d'un bilan annuel

Afin que l'amélioration du bilan des accidents impliquant un véhicule lourd se poursuive, une attention particulière sera maintenue sur l'évolution de la situation et la détermination des mesures de correction.

Objectif 3.3
Contribuer à améliorer le bilan des accidents liés aux véhicules lourds

	Cible
Indicateur 26 Nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd Moyenne 2003-2007 : 119	Moins de 110 d'ici 2012

De plus, on doit compter sur la mise sur pied du Réseau stratégique de recherche et d'innovation en sécurité routière dont les principales fonctions seront le développement de projets de recherche en sécurité routière, le maillage entre les milieux de la recherche et les utilisateurs, la formation d'étudiants et de jeunes chercheurs, l'animation scientifique, la coopération internationale et le transfert d'expertise et de connaissances.

Le nouveau concept des haltes routières contribuera également à fournir aux usagers des services et de l'information pertinente visant une meilleure sécurité routière. Il comporte deux volets principaux : le premier concerne l'aménagement d'aires de service sur les autoroutes et le second vise la mise en place d'un réseau de villages-relais sur les routes nationales du réseau routier, stratégiques ou désignées routes touristiques. Le développement du réseau de villages-relais se fait sur la base d'un programme de reconnaissance qui poursuit également un objectif de développement économique, culturel et paysager.

Objectif 3.4
Fournir aux usagers des services visant une meilleure sécurité routière

	Cible
Indicateur 27 Nombre de haltes routières modernisées et de villages-relais reconnus	55 d'ici 2012

Axe d'intervention

La sécurité liée aux infrastructures aéroportuaires et aux véhicules hors route

La sécurité dans les opérations aux aéroports constitue une priorité pour le Ministère et, dans ce but, un système de gestion de la sécurité (SGS) sera mis en place en quatre phases échelonnées sur quatre ans, ce qui permettra également de se conformer au Règlement de l'aviation canadienne. La mise en œuvre du SGS sous-tend une nouvelle approche de la gestion de ces infrastructures basée sur des mesures de gestion proactives.

Objectif 3.5
Accroître la sécurité des opérations en milieu aéroportuaire

	Cible
Indicateur 28 Mise en place d'un système de gestion de la sécurité aux 27 aéroports et aérodromes du MTQ	100 % des éléments de la Phase 1 : 2009 100 % des éléments de la Phase 2 : 2010 100 % des éléments de la Phase 3 : 2011 100 % des éléments de la Phase 4 : 2012

Depuis quelques années, le nombre de véhicules hors route (VHR) immatriculés a crû de façon marquée pour atteindre, en 2007, un sommet inégalé de 472 833, soit 154 862 motoneiges et 317 971 motoquads. Le nombre de décès des suites d'un accident de VHR demeure relativement stable à environ 61 en moyenne par année de 2001 à 2005. La sécurité étant au centre des préoccupations du Ministère, il est important de poursuivre les campagnes de sensibilisation auprès des utilisateurs.

Objectif 3.6
Contribuer à améliorer le bilan des accidents liés aux VHR

Indicateur 29
Nombre de décès en VHR

Axe d'intervention

L'exploitation du réseau routier

Le Ministère consacre des ressources importantes à l'exploitation du réseau routier supérieur. Ces activités d'exploitation comprennent l'entretien hivernal, l'entretien courant et périodique réalisé en été de même que les activités de surveillance (*monitoring*) du réseau et de gestion des corridors routiers.

En ce qui concerne l'entretien d'été, le Ministère visera à améliorer en priorité certains éléments critiques liés à la sécurité des usagers tels que la qualité du marquage et la mise en forme des accotements. Certaines autres activités telles que le remplacement des glissières, le drainage et le scellement des fissures feront aussi l'objet d'une attention particulière.

Pour sa part, l'entretien hivernal des routes du réseau supérieur est fait selon des exigences de qualité parmi les plus élevées qui assurent des déplacements sécuritaires et fonctionnels en période hivernale. Une stratégie globale en viabilité hivernale et un plan d'action sont mis de l'avant afin que la qualité de l'entretien continue de répondre aux exigences ministérielles. Près de 80 % du déneigement est effectué à forfait et le reste, en régie. Le Ministère a procédé à des ajustements de différentes clauses de nature contractuelle dans le but d'optimiser ses interventions dans ce domaine tout en limitant les coûts. À cet égard, la prise de décision quant au moment opportun d'intervention nécessite le développement et l'implantation d'innovations technologiques comme le déploiement de stations météorologiques routières afin d'optimiser l'usage de fondants et d'abrasifs. Le Ministère est très actif dans la mise en commun de ces innovations et son expertise en entretien hivernal est reconnue. D'ailleurs, il sera l'hôte du XIII[e] Congrès international de la viabilité hivernale qui aura lieu en 2010 à Québec.

La surveillance du réseau permet de relever tout type d'anomalie observable afin de maintenir la sécurité et la mobilité des usagers du réseau. À cet égard, un cadre ministériel de gestion du monitoring décrit les fréquences minimales de surveillance du réseau routier applicables tout au long de l'année à l'ensemble du réseau routier du Ministère.

Objectif 3.7
Assurer une surveillance et un entretien adéquat des infrastructures routières du réseau supérieur au moyen d'interventions qui contribuent au maintien de la sécurité et de la mobilité de la clientèle du réseau

	État actuel	Cible
Indicateur 30 Proportion des entrepreneurs en entretien hivernal répondant bien aux exigences chaque année	92,3 %	100 %
Indicateur 31 Taux de présence du marquage sur les routes au printemps	73 %	77 % (en 2012)
Indicateur 32 Taux de réalisation de la surveillance (patrouille) du réseau routier	Nouvel indicateur en élaboration	90 % (2011) 95 % (2012)

Orientation 4

Optimiser la performance de l'organisation pour de meilleurs services à la population

Par la réalisation de sa mission, le ministère des Transports contribue de façon importante au développement du Québec. Pour relever les défis que cette mission comporte, le Ministère dispose d'une organisation de plus de 7 000 personnes réparties à l'échelle du Québec dont l'expertise, au service de l'ensemble de la population, est indéniable.

Il doit également améliorer la performance de l'organisation par le soutien à la recherche, aux transferts de connaissance et à l'innovation visant la pérennité des infrastructures et des équipements de transport, la sécurité et l'efficacité des déplacements, la mobilité en milieu urbain et la desserte des régions et collectivités rurales. Une meilleure connaissance des besoins de la population et de ses déplacements permet d'offrir des services mieux adaptés.

Il remet régulièrement en question ses façons de faire, témoignant du souci constant de choisir le mode de réalisation optimal.

Axe d'intervention

Le maintien de l'expertise et la poursuite de l'innovation

Le nombre de départs à la retraite et la difficulté d'assurer la relève, en particulier dans des catégories d'emplois spécialisés, posent un sérieux défi au ministère des Transports.

Objectif 4.1
Assurer la relève ainsi que le maintien et le développement de l'expertise

Indicateur 33
Nombre annuel de jours-personnes de formation associés à l'expertise ciblée

Parmi les moyens visant les ressources humaines, le Plan stratégique de la gestion des ressources humaines 2007-2010 cible la formation, le transfert de compétences, le travail en équipe et la qualité de la vie au travail afin de développer une synergie entre les ressources permettant d'atteindre les objectifs du Ministère. La mobilisation du personnel et la reconnaissance de son travail sont également des éléments situés au cœur des actions du Ministère. Un plan de communication interne vise d'ailleurs à mettre en valeur les réalisations des équipes du Ministère dans les opérations courantes et dans les grands projets.

Objectif 4.2
Favoriser l'attraction et la fidélisation du personnel

Indicateur 34
Taux de rétention du personnel régulier

Le maintien de l'expertise est également soutenu par des programmes de recherche avec des centres de recherche et des universités. Les sujets de recherche varient et portent sur les infrastructures, les effets des changements climatiques et la sécurité routière, entre autres.

Objectif 4.3
Favoriser la recherche et l'innovation

Indicateur 35
Nombre d'initiatives dans le domaine de la recherche et de l'innovation

Axe d'intervention

Les façons de faire

La mise en place de nouvelles façons de faire, tant à l'interne que du côté de la gouvernance, est essentielle pour maintenir la capacité d'intervention du Ministère. Ainsi, le Ministère doit s'assurer que le mode de prestation de services ou le mode de réalisation des projets est optimum.

Un projet ministériel en cours vise à revoir l'offre de service en soutien à la gestion des ressources et à dégager ainsi une marge de manœuvre qui sera réallouée aux emplois directement liés à la mission du Ministère.

Dans le but d'offrir une meilleure utilisation des fonds publics, le partenariat public-privé est présenté comme une avenue de solution pour répondre aux besoins en transport. Aussi, l'utilisation des partenariats publics-privés constitue l'une des approches explorées pour chacun des grands projets dont les coûts estimés dépassent 40 millions de dollars. En plus des trois projets en cours de réalisation selon ce mode (A-30, A-25, parcs routiers), plusieurs autres projets font actuellement l'objet d'analyse pour en déterminer l'intérêt.

Objectif 4.4

Évaluer et adopter, si cela est opportun, de nouveaux modèles de gouvernance plus appropriés pour la mise en œuvre de projets d'infrastructures ou de services ministériels

	Cible
Indicateur 36 Nombre de projets réalisés (y compris les PPP)	4

Axe d'intervention

Les relations avec les citoyens et les partenaires

Le Ministère continuera d'accorder une grande importance à la qualité de l'information pour le public voyageur, de façon conviviale et attrayante, afin que ce dernier soit enclin à y recourir sur une base régulière. Plusieurs initiatives en cours de réalisation permettront d'assurer une information pertinente et de qualité aux usagers pour qu'ils puissent prendre une décision éclairée quant à leurs déplacements, au moment opportun. Parmi les diverses mesures visant ce résultat, mentionnons la mise en place d'un service Québec 511 Info Transports. Ce service s'inscrit dans un mouvement nord-américain de renseignements en matière de transport et fournira à la population l'information la plus à jour possible sur l'état des grands axes routiers ainsi que sur les entraves à la circulation sur son réseau, par téléphone ou par Internet.

Le site Internet du Ministère gagne en popularité auprès des citoyens, car on y dénombre 3 millions de pages vues mensuellement, soit une hausse de 50 % par rapport à l'année précédente. Cette augmentation témoigne de l'accessibilité du site et de sa popularité auprès des citoyens branchés comme source de renseignements pertinents pour des déplacements sécuritaires et efficaces. Le Ministère poursuivra ses efforts en vue d'améliorer les services en ligne existants et de concevoir de nouveaux services Web transactionnels.

Objectif 4.5

Offrir aux citoyens une information adéquate et facilement accessible afin de faciliter leurs déplacements

Indicateur 37

Taux de satisfaction de la clientèle utilisant le Québec 511 tant au téléphone que sur le Web

Dans le but d'assurer une plus grande transparence dans la gestion des infrastructures, une information complète sur l'état de l'ensemble du parc de structures et des chaussées sera accessible au grand public, sur Internet.

Objectif 4.6

Rendre public l'état des structures et des chaussées

	Cible
Indicateur 38 Fréquentation de la nouvelle section du site Web « Ponts et routes – information aux citoyens »	Mise en ligne de la section « Ponts et routes – information aux citoyens » en 2009 et mise à jour régulière

Afin de relever les multiples défis qui se posent dans le domaine des transports, la collaboration de tous les partenaires du secteur est essentielle. Afin que les systèmes de transport soient les plus performants possible, leur intégration et leur complémentarité exigent que tous les partenaires impliqués conjuguent leurs efforts en vue d'atteindre les mêmes objectifs. C'est pourquoi le Ministère contribue activement à diverses tables et à de nombreux forums de concertation afin que des initiatives issues d'une telle collaboration se concrétisent.

Objectif 4.7

Soutenir les initiatives des partenaires issues des tables et forums de concertation du MTQ

Indicateur 39

Nombre et nature des initiatives issues des tables et forums de concertation du MTQ

Tableau synoptique
du Plan stratégique **2008-2012**

Mission

Assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec

Vision

Être une organisation responsable et innovante dont l'expertise est au service de la population

Plan stratégique 2008 2012

Enjeu : L'accessibilité des lieux afin de soutenir le développement durable

Orientation 1
Assurer la pérennité des systèmes de transport pour les générations futures

1er Axe d'intervention : Les infrastructures routières

Améliorer la qualité des chaussées**
- Proportion des chaussées en bon état selon l'IRI (cible : RSSCE : 84 %; hors RSSCE : 68 % et global : 72 %)

Améliorer la qualité des structures
- Proportion des structures en bon état du réseau routier supérieur (cible : 65 %)
- Proportion des ponts du MTQ en bon état sur le réseau municipal (cible : 45,3 %)

Améliorer la qualité des ponceaux**
- Proportion des ponceaux en bon état (cible : RSSCE : 84,9 % et hors RSSCE : 83,5 %

2e Axe d'intervention : Les équipements de transport en commun

Renouveler les équipements de transport en commun et en abaisser l'âge moyen
- Âge moyen des autobus et des trains de banlieue (cible : moins de 8 ans pour le parc d'autobus; moins de 14 ans pour les trains de banlieue)
- Nombre de voitures de métro remplacées (cible : 54 livrées)

Orientation 2
Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés qui contribuent à la réduction des émissions de GES

1er Axe d'intervention : Des systèmes de transport efficaces et intégrés

Accroître l'efficacité des grands corridors internationaux et interrégionaux
- Nombre de projets et de mesures découlant de la Stratégie globale d'intervention de la Porte continentale Ontario-Québec
- Nombre de kilomètres du réseau routier stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE**) ayant fait l'objet de travaux majeurs d'amélioration

Améliorer l'efficacité et l'intégration des systèmes de transport par la mise en œuvre de politiques et de stratégies
- Nombre de politiques et de stratégies réalisées (cible : 4)
  - Une politique du transport routier des marchandises
  - Une politique de l'intermodalité
  - Des plans territoriaux de mobilité durable
  - Une vision des transports

2e Axe d'intervention : Des modes de transport diversifiés

Promouvoir et développer l'utilisation des modes de transport collectif et alternatif pour le transport des personnes
- Hausse de l'achalandage du transport en commun au Québec (cible : 8 % d'ici 2012)
- Nombre et nature des initiatives incitant au transport actif

Accroître l'accessibilité aux services, aux véhicules et aux infrastructures de transport aux personnes à mobilité réduite
- Nombre et proportion de véhicules et d'infrastructures accessibles (cibles pour le métro, les trains de banlieue, les autobus urbains et interurbains, et les taxis)
- Hausse de l'achalandage du transport adapté (cible : 10 %)

Promouvoir l'utilisation accrue des modes maritime et ferroviaire ainsi que de l'intermodalité dans le transport des marchandises
- Nombre de wagons circulant sur le réseau québécois des CFIL
- Tonnage des marchandises généré par les projets d'infrastructures intermodales subventionnés

3e Axe d'intervention : La desserte des régions et le développement touristique

Favoriser le maintien d'un service adéquat de transport aérien entre les régions et les grands centres
- Nombre de liaisons aériennes régionales au Québec

Contribuer au développement touristique en appuyant l'aménagement de pistes récréotouristiques
- Pourcentage réalisé de la Route verte consolidée (cible : 96 %)
- Livraison des tracés des deux réseaux de sentiers interrégionaux de motoneige et de motoquad (cible : novembre 2009)

4e Axe d'intervention : Le développement durable et la réduction des émissions de GES

Mettre en œuvre un plan d'action ministériel de développement durable
- Pourcentage de réalisation du Plan d'action de développement durable

Contribuer à la réduction des émissions de GES et à l'adaptation aux impacts des changements climatiques dans le domaine des transports
- Potentiel de réduction d'émissions de GES (cible : 1 590 kt de GES)

Enjeu : Des systèmes de transport sécuritaires et sûrs

Orientation 3
Assurer aux usagers des systèmes de transport sécuritaires

1er Axe d'intervention : La sécurité routière

Contribuer à améliorer la sécurité routière et à réduire le nombre de décès et de blessés graves
- Nombre de décès et de blessés graves (cible : réduction de 30 % sur 5 ans)
- Taux de décès par véhicule-km
- Nombre de sites à potentiel d'amélioration corrigés (cible : 20 sites corrigés/an)
- Évaluation des projets pilotes (9 radars photo et 6 appareils de surveillance aux feux rouges)

Faire le suivi des recommandations du coroner
- Dépôt d'un bilan annuel

Contribuer à améliorer le bilan des accidents liés aux véhicules lourds
- Nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd (cible : moins de 110 d'ici 2012)

Fournir aux usagers des services visant une meilleure sécurité routière
- Nombre de haltes routières modernisées et de villages-relais reconnus (cible : 55 d'ici 2012)

2e Axe d'intervention : La sécurité liée aux infrastructures aéroportuaires et aux véhicules hors route (VHR)

Accroître la sécurité des opérations en milieu aéroportuaire
- Mise en place d'un système de gestion de la sécurité (SGS) dans 27 aéroports et aérodromes du MTQ (cible : 100 % des 4 phases d'ici 2012)

Contribuer à améliorer le bilan des accidents liés aux VHR
- Nombre de décès en VHR

3e Axe d'intervention : L'exploitation du réseau routier

Assurer une surveillance et un entretien adéquat des infrastructures routières au moyen d'interventions qui contribuent au maintien de la sécurité et de la mobilité de la clientèle du réseau**
- Proportion des entrepreneurs en entretien hivernal répondant bien aux exigences, chaque année (cible : 100 %)
- Taux de présence du marquage sur les routes au printemps (cible : 77 %)
- Taux de réalisation de la surveillance (patrouille) du réseau routier (cible : 95 % en 2012)

Enjeu : Une capacité organisationnelle adéquate

Orientation 4
Optimiser la performance de l'organisation pour de meilleurs services à la population

1er Axe d'intervention : Le maintien de l'expertise et la poursuite de l'innovation

Assurer la relève ainsi que le maintien et le développement de l'expertise du personnel
- Nombre annuel de jours-personnes de formation associés à l'expertise ciblée

Favoriser l'attraction et la fidélisation du personnel
- Taux de rétention du personnel régulier

Favoriser la recherche et l'innovation
- Nombre d'initiatives dans le domaine de la recherche et de l'innovation

2e Axe d'intervention : Les façons de faire

Évaluer et adopter, si cela est opportun, de nouveaux modèles de gouvernance plus appropriés pour la mise en œuvre de projets d'infrastructures ou de services ministériels (partenariat public-privé, etc.)
- Nombre de projets réalisés (cible : 4)

3e Axe d'intervention : Les relations avec les citoyens et les partenaires

Offrir aux citoyens une information adéquate et facilement accessible afin de faciliter leurs déplacements
- Taux de satisfaction de la clientèle utilisant le Québec 511 tant au téléphone que sur le Web

Rendre public l'état des structures et des chaussées
- Fréquentation de la nouvelle section du site Web « Ponts et routes – information aux citoyens »

Soutenir les initiatives des partenaires issues des tables et forums de concertation du MTQ
- Nombre et nature des initiatives

** Sur le réseau routier sous la responsabilité du MTQ ou réseau supérieur

Transports Québec

Transports Québec