



PLAN STRATÉGIQUE 2023-2027

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE

PLAN STRATÉGIQUE 2023-2027

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE

Cette publication a été réalisée par la Direction générale de la gestion axée sur les résultats et de l'amélioration continue et éditée par la Direction générale des communications du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

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

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web du ministère des Transports et de la Mobilité durable au www.transports.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante :
Ministère des Transports et de la Mobilité durable
700, boulevard René-Lévesque Est, 28^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

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

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



© Gouvernement du Québec, ministère des Transports et de la Mobilité durable, 2023

ISBN 978-2-550-94447-8 (imprimé)

ISBN 978-2-550-94446-1 (PDF)

Dépôt légal – 2023

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DE LA MINISTRE	V
MESSAGE DU SOUS-MINISTRE	VII
L'ORGANISATION EN BREF	1
Mission	1
Vision	1
Valeurs	1
Chiffres clés	2
ANALYSE DE L'ENVIRONNEMENT	3
Contexte externe	3
Contexte interne	10
CHOIX STRATÉGIQUES	13
Enjeu 1 : Pérennité et qualité des actifs	13
Orientation 1 : Assurer des déplacements efficaces et sécuritaires sur le réseau des transports du Québec.....	14
Objectif 1. Maximiser les effets des investissements sur la qualité des infrastructures.....	15
Objectif 2. Accroître les gains économiques et environnementaux du transport des personnes et des marchandises.....	15
Objectif 3. Contribuer à la réduction du nombre d'accidents mortels ou graves.....	16
Enjeu 2 : Pratiques exemplaires en matière de mobilité durable	17
Orientation 2 : Prioriser la mobilité durable dans les pratiques du Ministère.....	17
Objectif 4. Accroître l'utilisation des pratiques écoresponsables par le Ministère.....	18
Enjeu 3 : Performance organisationnelle	19
Orientation 3 : Favoriser l'engagement des membres du personnel et leur bien-être au travail.....	19
Objectif 5. Assurer un milieu de travail favorable à l'épanouissement des membres du personnel.....	20
Orientation 4 : Miser sur l'expérience client.....	20
Objectif 6. Maximiser l'expérience client des municipalités en s'assurant de leur satisfaction.....	20
TABLEAU SYNOPTIQUE DU PLAN STRATÉGIQUE 2023-2027	21

MESSAGE DE LA MINISTRE



Madame Nathalie Roy

Présidente de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec

Madame la Présidente,

Je dépose avec satisfaction et fierté le Plan stratégique 2023-2027 du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Ce document de référence communique avec transparence à la population nos engagements pour le Québec.

Au cœur de nos choix stratégiques se trouvent les besoins actuels et futurs des citoyens en lien avec la planification et le développement des transports sur le territoire québécois. Ce plan se concentre donc sur la gestion responsable de notre réseau d'infrastructures et l'adoption de pratiques exemplaires en mobilité durable. Pour concrétiser nos priorités, nous devons pouvoir compter sur la mobilisation des partenaires du milieu et du personnel du Ministère. C'est avec eux que nous pouvons nous fixer et atteindre des cibles ambitieuses et novatrices.

Les travaux de planification ont aussi été l'occasion de mesurer la portée de nos actions en lien avec la transition énergétique du Québec. Nos progrès en électrification des transports et en mobilité durable s'alignent avec les objectifs du Plan pour une économie verte – 2030, de la Politique de mobilité durable – 2030 et de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire.

Au cours des prochaines années, les défis seront grands, mais la volonté le sera tout autant. Le Québec possède de nombreux atouts pour jouer un rôle de leader en matière de mobilité durable et être à l'avant-garde des nations les plus vertes au monde. Comme élue, je m'engage à suivre de près nos avancées.

La ministre des Transports et de la Mobilité durable

Original signé

Geneviève Guilbault

Québec, 30 mars 2023

MESSAGE DU SOUS-MINISTRE



Madame Geneviève Guilbault

Ministre des Transports et de la Mobilité durable
Hôtel du Parlement
Québec

Madame la Ministre,

Je suis fier de vous présenter le Plan stratégique 2023-2027 du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Fruit d'une réflexion lucide et mûrie, ce plan guidera nos décisions et nos interventions au cours des prochaines années.

Parmi ses grandes priorités, le Ministère veillera à optimiser les investissements afin de pérenniser notre vaste réseau d'infrastructures. Nous allons poursuivre nos actions dans le sens d'une mobilité durable : électrification des transports, carboneutralité, intermodalité et solutions de transport collectif.

De plus, le déploiement d'une culture interne qui réserve une place importante aux clients et à leurs besoins se situe au centre des orientations de ce plan. Nous comptons ainsi rehausser la qualité des services et le niveau de satisfaction des citoyens, des entreprises et des organisations en lien avec le Ministère.

Bien sûr, ces engagements et la performance organisationnelle attendue nécessiteront la mobilisation de nos équipes. Nous allons donc voir à leur proposer un environnement de travail favorable au bien-être et à l'épanouissement.

En somme, la réflexion stratégique des dernières semaines a mené à des priorités qui permettront au Ministère de répondre à ses nombreux défis. Forts de l'expertise de nos équipes et de l'appui de nos partenaires, nous pouvons nous tourner avec confiance vers l'avenir.

Le sous-ministre des Transports et de la Mobilité durable,

Original signé

Frédéric Guay

Québec, 6 avril 2023

L'ORGANISATION EN BREF

Mission

Favoriser la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport sécuritaires et accessibles qui contribuent au développement du Québec :

- en exploitant nos actifs routiers, maritimes, ferroviaires, aéroportuaires, aériens et immobiliers ainsi que nos équipements roulants de façon responsable et innovante;
- en réalisant des projets de maintien, d'amélioration et de développement de nos actifs dans une perspective intégrée de mobilité;
- en investissant dans les projets et les mesures favorisant la mobilité durable au bénéfice d'une économie verte tels que le transport collectif et actif;
- en assumant un leadership qui s'exerce par l'ingénierie, l'expertise et l'innovation de même qu'un encadrement normatif et sectoriel.

Vision

Être un leader et un partenaire clé pour la mobilité durable du Québec

Valeurs

Pour appuyer et renforcer l'accomplissement de sa mission et promouvoir sa vision, le Ministère fonde ses actions sur les valeurs organisationnelles suivantes :

Collaboration

La collaboration est une pratique qui amène des gens à unir leurs compétences et leurs idées pour atteindre un objectif commun. Qu'il s'agisse de personnes provenant de l'intérieur ou de l'extérieur de l'organisation, le travail collaboratif implique une confiance et une écoute mutuelles, un engagement de chaque personne dans l'effort à fournir ainsi que le partage de la responsabilité des résultats.

Rigueur

La rigueur professionnelle consiste à tenir ses engagements (sens des responsabilités) et à être en mesure de justifier l'état d'une situation. Être rigoureux, c'est aussi être cohérent dans les façons de faire pour arriver aux objectifs fixés. La rigueur se manifeste par l'exactitude et la pertinence des sources et des références consultées ainsi que des faits rapportés.

Excellence

L'excellence se traduit par la volonté permanente d'apporter le meilleur service possible, de chercher sans cesse à s'améliorer, de maîtriser chaque détail et de s'inspirer des meilleures pratiques.

Chiffres clés

	CHIFFRES CLÉS	DESCRIPTION
Ministère	7827	Employés en moyenne au Ministère*
	15,2	Milliards de dollars en dépenses au Ministère et au Fonds des réseaux de transport terrestre*
	47,7	Milliards de dollars d'investissements consentis au secteur des transports dans le Plan québécois des infrastructures 2022-2032**
Exploitant	31 091	Kilomètres de chaussées du réseau routier supérieur sous la responsabilité du Ministère**
	180 000	Événements traités annuellement par les centres intégrés de gestion de la circulation*
	4 035 849	Pages vues en moyenne par mois sur le site Web de Québec 511*
	142	Haltes routières*
	58	Ateliers mécaniques*
	25	Aéroports*
	7	Héliports*
Bâtitteur	5 495	Structures du réseau routier supérieur**
	4 262	Ponts gérés par le Ministère sur le réseau municipal**
	5	Ports et infrastructures maritimes de transport*
	1 716	Kilomètres de chemin de fer sous la compétence du Québec*
Investisseur	32	Programmes d'aide financière*
	3,8	Milliards de dollars en aides financières accordées*
Expert et leader	95	Pourcent de satisfaction des demandeurs de permis de circulation aux systèmes disponibles 24 h sur 24/7 jours sur 7*
	40	Pourcent d'augmentation du nombre de véhicules électriques en circulation au Québec par rapport à 2021*

* Donnée provenant du Rapport annuel de gestion 2021-2022

** Donnée provenant du Plan québécois des infrastructures 2022-2032

ANALYSE DE L'ENVIRONNEMENT

La société québécoise et le secteur des transports sont en constante évolution; de nouvelles tendances, connaissances, pratiques et technologies se développent rapidement. Afin de faire des choix stratégiques éclairés et pertinents, il est important de bien identifier et de tenir compte de ces évolutions ainsi que de mettre en lumière les principaux facteurs externes et internes susceptibles d'influencer les interventions et les conditions d'intervention du Ministère.

Contexte externe

Enjeux environnementaux

Réduction des gaz à effet de serre et électrification des transports

Pour contribuer à la lutte mondiale contre les changements climatiques, le Québec s'est fixé une cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), soit une réduction de 37,5 % des émissions de GES par rapport au niveau de 1990 d'ici 2030 et un objectif de carboneutralité d'ici 2050. Leur atteinte s'appuie sur plusieurs politiques, dont le *Plan pour une économie verte 2030* (PEV 2030) qui dote le Québec de sa première politique-cadre sur l'électrification et la lutte aux changements climatiques. Cette dernière vise à jeter les bases d'une économie sobre en carbone, résiliente face aux changements climatiques et plus prospère d'ici 2030. Au PEV 2030 s'ajoutent, entre autres :

- la Stratégie québécoise sur l'hydrogène vert et les bioénergies 2030;
- la Stratégie gouvernementale de développement durable 2023-2028;
- la Politique de mobilité durable – 2030 (PMD) qui, elle, touche directement le secteur des transports.

Considérant que le transport des personnes et des marchandises est le secteur le plus émetteur de GES au Québec, la mise en œuvre de la mobilité durable est essentielle pour atteindre les objectifs environnementaux que le Québec s'est fixés. En effet, en 2020, le secteur des transports était responsable de 42,8 % des émissions de GES. À lui seul, le transport routier a produit 33,5 % des émissions totales, ce qui représentait le niveau le plus élevé depuis 1990¹. Ces émissions ont augmenté de 36,8 % entre 1990 et 2020 en raison, entre autres, du nombre accru de véhicules par habitant, de l'augmentation de la taille des véhicules (et donc de leur consommation d'essence) ainsi que de la croissance du transport routier de marchandises due à l'expansion du commerce en ligne.

1. Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, *Inventaire québécois des émissions de GES en 2019 et leur évolution depuis 1990 – 2020*, www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2020/inventaire-ges-1990-2020.pdf (page consultée le 15 août 2022), p. 9.

Afin de réduire les répercussions environnementales du transport, le Québec a entrepris un grand chantier d'électrification des transports par, entre autres, le PEV 2030 et la PMD. Les mesures du Plan de mise en œuvre 2022-2027 du PEV 2030 qui concernent le secteur des transports visent notamment à :

- appuyer l'électrification des autobus urbains et scolaires, des taxis, des voitures individuelles et des camions;
- développer le réseau de bornes de recharge électriques pour répondre aux besoins de l'ensemble des régions du Québec;
- soutenir l'électrification, l'efficacité énergétique et la conversion vers des carburants moins émetteurs de GES pour les secteurs ferroviaire, maritime et du camionnage.

Changements climatiques et résilience des infrastructures

Les indicateurs servant à évaluer le réchauffement climatique à l'échelle mondiale montrent que l'année 2021 a fracassé plusieurs records. En effet, la fréquence des catastrophes naturelles dans le monde a doublé dans les 20 dernières années (2000-2019) comparativement aux 20 précédentes (1980-1999)². Le Canada n'est pas épargné : le réchauffement du climat y est environ le double de la moyenne mondiale et on y recense une augmentation de la fréquence et de l'intensité des phénomènes météorologiques extrêmes tels que les vagues de chaleur, les feux de forêt, les tempêtes de neige, l'érosion des berges et les inondations. Ces événements météorologiques extrêmes sont appelés à être encore plus fréquents et intenses.

Les changements climatiques et les catastrophes naturelles accentuent la vulnérabilité et le vieillissement précoce des infrastructures de transports. Les vagues de chaleur intenses peuvent, par exemple, entraîner un ramollissement de la chaussée et accentuer l'orniérage des routes. Les ondes de tempête et les vents forts peuvent endommager les chaussées et les ponts. L'augmentation des précipitations peut entraîner des inondations ou des glissements de terrain. Des efforts sont donc nécessaires pour renforcer la résilience climatique des infrastructures de transport partout au Québec.

Enjeux économiques

Les activités du Ministère sont grandement influencées par la situation économique, autant à l'échelle mondiale et nationale que provinciale. Les perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales, l'inflation élevée et la rareté de la main-d'œuvre sont des tendances lourdes qui touchent l'ensemble des économies des pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE), y inclus le Québec.

2. UN Office For Disaster Risk Reduction, *Human cost of disasters 2000-2019 – 2019*, www.preventionweb.net/files/74124_humancostofdisasters20002019reportu.pdf (page consultée le 17 août 2022).

Perturbations des chaînes d’approvisionnement

Les chaînes d’approvisionnement ont été durement éprouvées au cours des dernières années par les différentes mesures sanitaires adoptées dans le monde, la fermeture de certaines frontières durant la pandémie, les catastrophes naturelles, la rareté de la main-d’œuvre généralisée et la guerre en Ukraine. Au Québec, les perturbations d’approvisionnement se manifestent, entre autres, par des délais accrus de livraison, une hausse importante des frais de transport ainsi que des difficultés pour les entreprises d’acquérir des intrants et des matières premières.

Un sondage réalisé en février 2022 par Manufacturiers et Exportateurs du Québec a révélé que depuis deux ans, les perturbations des chaînes d’approvisionnement ont fait perdre plus de 8,3 milliards de dollars de chiffre d’affaires aux entreprises manufacturières du Québec³. Par ailleurs, le gouverneur de la Banque du Canada a indiqué à la Chambre des communes à l’automne 2022 que les perturbations de la chaîne d’approvisionnement sont l’une des principales causes de l’inflation.

Inflation élevée

Les perturbations économiques liées, entre autres, aux difficultés d’approvisionnement, à la guerre en Ukraine ou à l’application de mesures restrictives liées à la gestion pandémique à l’échelle mondiale entraînent une inflation élevée sur le plan international ainsi qu’au Canada et au Québec. Au Canada, l’inflation annuelle a augmenté de 6,8 % en 2022, représentant la hausse la plus importante des 40 dernières années⁴.

Une enquête de Statistique Canada réalisée en avril et mai 2022 indique que trois Canadiens sur quatre ont souligné que la hausse des prix a une incidence sur leur capacité à assumer leurs dépenses quotidiennes et, conséquemment, qu’ils doivent modifier leurs comportements, par exemple concernant le transport, le logement, la nourriture et l’habillement⁵.

Les différents gouvernements et les banques centrales au Canada et ailleurs dans le monde ont adopté des mesures financières pour faire face à l’inflation et à la hausse du coût de la vie. Bien que certains facteurs à l’origine de l’inflation élevée se résorbent tranquillement, les perspectives pour l’économie du Québec et du Canada à court terme laissent craindre un possible ralentissement de l’économie. Selon les prévisions économiques, la croissance économique du Québec devrait passer de 3,1 % en 2022 à 0,7 % en 2023⁶. Toutefois, le nombre élevé de postes vacants risque de limiter la détérioration du marché du travail⁷. L’évolution de ces différents facteurs étant difficile à prévoir, les niveaux d’incertitude économique sont élevés.

3. Manufacturiers et Exportateurs du Québec, *Sondage sur les chaînes d’approvisionnement – Mars 2022 – 2022*, <https://meq.ca/wp-content/uploads/sites/4/2022/03/MEQ-sondage-chaineappro-mars2022.pdf> (page consultée le 20 juillet 2022).

4. Statistique Canada, *Indice des prix à la consommation : revue annuelle 2022-2023 – 2022*, www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/230117/dq230117b-fra.htm?indid=9305-1&indgeo=0 (page consultée le 9 février 2023).

5. Statistique Canada, *La hausse des prix a une incidence sur la capacité de la plupart des Canadiens à assumer leurs dépenses quotidiennes – 2022*, www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/220609/dq220609a-fra.htm (page consultée le 20 juillet 2022).

6. Gouvernement du Québec, *Le point sur la situation économique et financière du Québec – Le gouvernement du Québec met en place son Bouclier anti-inflation pour aider les Québécois à faire face à la hausse du coût de la vie – 2022*, <https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/le-point-sur-la-situation-economique-et-financiere-du-quebec-le-gouvernement-du-quebec-met-en-place-son-bouclier-anti-inflation-pour-aider-les-quebecois-a-faire-face-a-la-hausse-du-cout-de-la-vie-44617>. (page consultée le 26 janvier 2023).

7. Desjardins, *L’année s’est conclue sur une bonne note, mais des difficultés demeurent à l’horizon – 2023*, www.desjardins.com/content/dam/pdf/fr/particuliers/epargne-placements/etudes-economiques/previsions-economiques-financieres-janvier-2023.pdf (page consultée le 26 janvier 2023), p. 1.

Les hauts niveaux d'inflation et les problèmes d'approvisionnement entraînent des répercussions importantes sur la réalisation des activités du Ministère et de ses partenaires. Les hausses des prix des matières premières et des autres intrants font considérablement augmenter le coût des projets et les montants nécessaires pour maintenir en bon état les infrastructures de transport. De plus, en raison des difficultés d'approvisionnement, il est de plus en plus difficile de garantir des prix et des dates de livraison avec certitude, ce qui milite en faveur d'une gestion accrue des risques dans la réalisation des projets pour le Ministère.

Rareté de la main-d'œuvre

Au Québec, presque tous les secteurs de l'économie doivent composer avec des difficultés liées à la rareté de la main-d'œuvre. Le vieillissement de la population en est une des causes. Selon l'Institut de la statistique du Québec, qui a diffusé la mise à jour 2021 des perspectives démographiques du Québec, le vieillissement de la population est une tendance de fond qui perdurera pendant plusieurs années.

En 2066, la population du Québec compterait 1,4 million de personnes de plus qu'en 2021. À lui seul, le groupe des 65 ans et plus connaîtrait une croissance de 1,0 million de personnes⁸. À plus court terme, l'essentiel de la croissance démographique est encore plus concentré dans le groupe des 65 ans et plus, qui pourrait compter 547 000 individus de plus d'ici 2031. Parallèlement, il y aurait une hausse de 73 000 personnes chez les 0-19 ans et une baisse de 45 000 personnes chez les 20-64 ans⁹.

En 2022, le nombre de postes vacants à pourvoir a atteint des sommets et le nombre de personnes au chômage par poste vacant a atteint un creux historique. La concurrence sur le marché du travail pour pourvoir ces postes est susceptible de faire pression à la hausse sur les salaires, ce qui pourrait entraîner une hausse des coûts de transport des personnes et des marchandises. De plus, la rareté de la main-d'œuvre est susceptible de générer des ruptures de services, des retards dans la réalisation des projets ainsi qu'une stagnation de la croissance, ce qui a des répercussions sur l'économie.

Enjeux sociaux

Démographie

En plus d'avoir une incidence sur l'aspect économique mentionné plus haut, le vieillissement de la population influence également les habitudes de transport de la population. Les déplacements des retraités peuvent se faire tout au long de la journée et non seulement aux heures de pointe du matin et du soir. Bien que cela puisse réduire la congestion à l'heure de pointe, cette réalité peut complexifier la gestion de l'offre de service en transport collectif. Le vieillissement de la population implique également une augmentation potentielle du recours aux services de transport adapté.

8. Institut de la statistique du Québec, *Le bilan démographique du Québec – 2021*, <https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/bilan-demographique-du-quebec-edition-2021.pdf> (page consultée le 28 février 2023), p. 31.

9. Institut de la statistique du Québec, *Le bilan démographique du Québec – 2021*, <https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/bilan-demographique-du-quebec-edition-2021.pdf> (page consultée le 28 février 2023), p. 32.

Habitudes de mobilité

Selon le sondage sur les expériences et les habitudes de déplacements des Québécois, réalisé par le Ministère au cours de l'été 2022, la voiture demeure le mode de transport le plus utilisé par les Québécois. En effet, le nombre de véhicules immatriculés au Québec est en constante augmentation. À titre d'exemple, en 1978, il y avait 2,9 millions de véhicules en circulation pour 3,1 millions de personnes titulaires d'un permis de conduire. En 2020, le nombre de véhicules en circulation était de 6,8 millions pour 5,5 millions de personnes titulaires d'un permis de conduire¹⁰.

Lors de leurs déplacements les plus fréquents, 68 % des Québécois utilisent l'automobile seuls, en tant que conducteurs. Selon les résultats de ce même sondage, les priorités d'intervention pour les Québécois sont l'entretien des routes, des ponts et des viaducs, suivies par la réduction de la congestion, de la pollution de l'air et des GES. D'ailleurs, afin de contribuer à la réduction des émissions de GES, de nombreux Québécois seraient prêts à se procurer un véhicule électrique ou à réduire l'utilisation de leur voiture actuelle. De plus, ils seraient enclins à utiliser plus régulièrement le transport en commun (14 %), la marche (11 %) et le vélo (8 %).

Télétravail et commerce en ligne

La pandémie et l'adoption massive du télétravail ont eu une incidence sur l'organisation du travail et les habitudes de mobilité des Québécois.

En effet, le télétravail obligatoire au Québec pour bon nombre d'employés et les appréhensions quant aux risques de contagion ont entraîné une diminution de l'achalandage des transports en commun, ce dernier passant de 305,7 millions de déplacements en 2020 à 244,8 millions en 2021 (en date du 25 mai 2022), comparativement à 649,7 millions en 2019¹¹. Bien que la reprise des activités en présentiel fasse augmenter progressivement le nombre de déplacements en transport en commun, l'achalandage n'est pas encore revenu aux niveaux prépandémiques¹².

Selon un sondage de l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), entre 2019 et 2020, l'utilisation des transports collectifs a diminué de 60 % pour les déplacements vers le travail ou l'école et de 76 % pour les loisirs¹³. Au cours de cette période, l'utilisation de l'auto solo a augmenté de 28 % pour le travail ou l'école et de 21 % pour les loisirs. De plus, 48 % des répondants qui ont modifié leurs habitudes pour adopter l'auto solo ont indiqué que ce changement serait permanent. Toutefois, parmi les Québécois qui ont eu davantage recours aux modes de transport actifs qu'avant la pandémie, 44 % ont indiqué qu'ils maintiendraient cette pratique après la pandémie¹⁴.

10. Société de l'assurance automobile du Québec, *Données et statistiques – 2020*, <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/donnees-statistiques-2020.pdf> (page consultée le 20 mars 2023), p. 6.

11. Ministère des Transports et de la Mobilité durable, *Rapport annuel de gestion 2021-2022 – 2022*, https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/ministere-des-transports/publications-amd/rapport-annuel-de-gestion/RA_rapport_annuel_2021-2022_MTO.pdf (page consultée le 23 février 2023), p. 25.

12. Ministère des Transports et de la Mobilité durable, *Rapport annuel de gestion 2021-2022 – 2022*, https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/ministere-des-transports/publications-amd/rapport-annuel-de-gestion/RA_rapport_annuel_2021-2022_MTO.pdf (page consultée le 23 février 2023), pp. 24-25.

13. Institut national de santé publique du Québec, *COVID-19 – Pandémie et moyens de déplacements privilégiés – 2021*, www.inspq.qc.ca/covid-19/sondages-attitudes-comportements-quebecois/deplacements-janvier-2021 (page consultée le 5 septembre 2022), p. 4.

14. Institut national de santé publique du Québec, *COVID-19 – Pandémie et moyens de déplacements privilégiés – 2021*, www.inspq.qc.ca/covid-19/sondages-attitudes-comportements-quebecois/deplacements-janvier-2021 (page consultée le 5 septembre 2022), p. 4.

Par ailleurs, dans les dernières années, le Québec a connu des mouvements migratoires interrégionaux. En effet, en 2020-2021, les régions de Montréal, Laval, la Montérégie, la Capitale-Nationale et l'Outaouais ont vu leur nombre de résidents diminuer au profit des autres régions, soit les Laurentides, Lanaudière, l'Estrie, le Centre-du-Québec, Chaudière-Appalaches, la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, le Bas-Saint-Laurent et le Saguenay-Lac-Saint-Jean¹⁵. Le télétravail constitue un des facteurs explicatifs de ce mouvement migratoire qui a une incidence sur les enjeux de mobilité.

Finalement, les mesures sanitaires mises en place lors de la pandémie ont eu comme effet d'augmenter le commerce en ligne et le besoin de services de livraison¹⁶. Les achats en ligne, tout en réduisant les déplacements des individus, augmentent la fréquence des livraisons et leur volume. Cette nouvelle réalité contribue à l'augmentation de la congestion urbaine et de la pollution. Pour y faire face, des solutions innovantes se développent, telles que la livraison hors pointe, les vélos-cargos pour assurer la livraison du dernier kilomètre ou la mise en place de centres intermodaux¹⁷.

Innovations technologiques

Depuis quelques années, le secteur des transports connaît de nombreuses avancées technologiques ainsi que l'émergence et la consolidation de solutions de mobilité et de micromobilité innovantes qui offrent la possibilité de faire des gains économiques et environnementaux. Il s'agit entre autres des avancées en matière d'électrification des transports, d'infrastructures connectées et de systèmes de transport intelligents ainsi que des voitures disposant d'une assistance à la conduite. Il va de soi que ces innovations engendrent des risques émergents. Étant de plus en plus connectées et informatisées, les infrastructures critiques, telles que les infrastructures de transport, sont particulièrement à risque, considérant les effets déstabilisateurs de l'interruption des services essentiels qu'elles assurent.

Électrification des transports

Au Québec et dans le monde, l'électrification des transports est en pleine expansion et connaît des avancées significatives concernant notamment la variété grandissante de modèles de véhicules disponibles et la capacité des batteries. En effet, en 2022, près de 80 modèles étaient commercialisés au Québec¹⁸. L'offre est appelée à se diversifier davantage alors que plusieurs grands constructeurs automobiles ont annoncé leur intention d'augmenter le nombre de modèles disponibles et, dans certains cas, de n'offrir que des véhicules électriques à moyen ou long terme. De plus, la capacité des voitures électriques continue d'augmenter pour atteindre une autonomie de 350 kilomètres en moyenne, en 2021, comparativement à environ 200 kilomètres en 2015¹⁹.

15. Institut de la statistique du Québec, *Bulletin sociodémographique* – 2022, <https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/mise-a-jour-2022-perspectives-demographiques-quebec-regions-2021-2066.pdf>, (page consultée le 4 mars 2023), p. 1.

16. Académie de la transformation numérique, *Le commerce électronique au Québec* – 2021, <https://transformation-numerique.ulaval.ca/enquetes-et-mesures/netendances/le-commerce-electronique-au-quebec-2021/>, (page consultée le 15 septembre 2022), p. 5.

17. Association des transports du Canada, *Comprendre le transport des marchandises au Canada : tendances et pratiques exemplaires* – 2021, [ptm-goodsmvmt-f.pdf](https://tac-atc.ca/ptm-goodsmvmt-f.pdf) (tac-atc.ca) (page consultée le 2 septembre 2022), pp. 61-62.

18. Roulons électrique, *Modèles disponibles* – 2022, www.roulonselectrique.ca/fr/calculator/catalog/ (page consultée le 23 août 2022).

19. International Energy Agency, *Global EV Outlook 2022, Securing supplies for an electric future* – 2022, <https://iea.blob.core.windows.net/assets/e0d2081d-487d-4818-8c59-69b638969f9e/GlobalElectricVehicleOutlook2022.pdf> (page consultée le 24 août 2022), p. 30.

L'électrification des véhicules lourds connaît également des avancées intéressantes quant à la diversification de l'offre et à l'autonomie des nouveaux modèles. Cependant, des défis persistent concernant l'autonomie des véhicules moyens et lourds ainsi que leur temps de recharge et la disponibilité des bornes de recharge adaptées.

La bonification de l'offre de véhicules électriques stimule la demande pour ceux-ci de la part de particuliers et des entreprises. Cependant, la capacité de répondre à cette demande dépend des constructeurs automobiles et de leur résilience face aux différentes perturbations des chaînes d'approvisionnement et de production. L'approvisionnement en minéraux critiques pourrait avoir un effet sur les stocks de véhicules électriques au Canada²⁰ et constituer un défi pour l'atteinte des cibles d'électrification fixées par le gouvernement du Québec dans le PEV 2030, soit :

- 2 millions de véhicules électriques en circulation d'ici 2030;
- interdiction de vente des véhicules et camions légers à essence d'ici 2035;
- 55 % des autobus urbains et 65 % des autobus scolaires électrifiés en 2030;
- 100 % des automobiles, véhicules utilitaires sport (VUS), fourgonnettes et minifourgonnettes gouvernementaux et 25 % de ses camionnettes électrifiées d'ici 2030.

Systèmes de transport intelligents et voitures autonomes

Un système de transport intelligent (STI) applique ou intègre de nouvelles technologies à un système de transport pour en améliorer la sécurité, l'efficacité et la durabilité. Les STI permettent d'optimiser plusieurs composantes du système de transport, par exemple, la gestion de la circulation, l'exploitation des véhicules commerciaux, l'information aux voyageurs en temps réel, le transport collectif, le paiement électronique, etc. Considérant les avantages potentiels des STI et les développements technologiques qui y sont liés, ils seront de plus en plus utilisés. Or, l'efficacité des STI repose sur le partage et la compatibilité des données ainsi que l'interopérabilité des systèmes. À ce titre, le Ministère, en collaboration avec des partenaires publics et privés, investit des efforts pour soutenir le déploiement des STI au Québec. Par exemple, le gouvernement du Québec a doté la vision maritime du Québec, Avantage Saint-Laurent, du financement requis pour le développement de ces technologies.

Enfin, plusieurs autres solutions innovantes de mobilité se développent pour répondre aux besoins de mobilité des usagers, telles que la mobilité « partagée » (autopartage, vélopartage, taxi partagé, covoiturage, etc.), les offres de transport collectif flexibles (flexibus) ou les technologies de micromobilité (trottinettes électriques, vélos-cargos, etc.)

20. UP Partners, *The Moving World Report – 2023 Macro and Micro Trends in Mobility – 2023*, <https://fr.scribd.com/document/624384272/The-Moving-World-Report-2023-Macro-and-Micro-Trends-in-Mobility> (page consultée le 23 février 2023), p. 61.

Contexte interne

Sur le plan organisationnel, les activités ministérielles sont regroupées en quatre axes d'affaires, à savoir : **exploitant, bâtisseur, investisseur ainsi que expert et leader**. Ces regroupements permettent non seulement d'aligner les efforts du personnel, mais également les opérations courantes.

Misant sur l'écoute et la collaboration, le Ministère met en œuvre une approche basée sur l'amélioration continue et qui place les citoyens et les partenaires au cœur du processus de prise de décision. Cette approche client renouvelée vise à assurer que les services offerts répondent aux besoins et aux attentes des différentes clientèles et des partenaires du Ministère. Par ailleurs, dans sa Déclaration de services aux citoyens, le Ministère s'engage notamment à offrir à sa clientèle des produits et des services de qualité en temps opportun.

Pour sa part, la santé et la sécurité au travail constituent un défi de tous les instants. Le Ministère veille à offrir un milieu de travail sécuritaire, sain et propice au développement professionnel et au bien-être du personnel. Il met à la disposition de ses équipes et de ses partenaires des outils favorisant la santé et la sécurité de tous dans leurs activités quotidiennes. Grâce aux efforts consentis en matière de saines pratiques organisationnelles, le Bureau de normalisation du Québec (BNQ) a accordé, à ce jour, la certification Entreprise en santé à 56 établissements du Ministère. La certification vise à reconnaître des initiatives ayant une influence significative sur la mobilisation, la santé et le mieux-être du personnel à l'emploi du Ministère. Des efforts additionnels sont consentis à accroître en continu le bien-être du personnel au travail.

Dans un marché du travail plus concurrentiel, marqué par la rareté de la main-d'œuvre et par un changement dans la conception du travail, l'attraction et la fidélisation du personnel représentent des défis importants. Pour y faire face, le Ministère s'engage dans une démarche de bonification de l'expérience employé afin de répondre aux besoins des personnes qui composent l'organisation et de se démarquer de la concurrence. L'intégration, la mobilisation, le développement professionnel et la transition font partie des étapes du cycle de vie de l'employé dans l'organisation qui contribuent à une expérience employé positive pour lesquels le Ministère investit des efforts.

Exploitant

Le Ministère, à titre d'exploitant, gère un large réseau d'actifs routiers, maritimes, ferroviaires, aéroportuaires, aériens et immobiliers ainsi que des équipements roulants de façon responsable et innovante. Il veille à en assurer l'intégrité et à mettre en valeur ces infrastructures essentielles à la vitalité économique du Québec. Le Ministère assure également la gestion de 18 services jugés essentiels, dont la surveillance et l'entretien du réseau routier, le déneigement et le déglacage des chaussées, les évacuations aéromédicales, les sauvetages aériens et la lutte contre les feux de forêt.

Le personnel du Ministère met ses compétences au service de la population sur l'ensemble du territoire pour être en mesure d'offrir des services de qualité, adaptés et en temps opportun. À cette fin, des bureaux et des centres de services sont déployés dans 13 régions du Québec. Cela inclut la création d'une nouvelle direction territoriale, la Direction générale d'Eeyou Istchee Baie-James.

Bâtitseur

Le maintien et la bonification des infrastructures sont au cœur des préoccupations du Ministère, qui a développé au fil des années une capacité et une expertise en vue de la réalisation de projets d'infrastructures de transport de qualité.

Dans le contexte d'augmentation des projets d'investissement, le Ministère est l'un des plus grands donneurs d'ouvrage public au Québec. La réalisation de 3 600 projets, pour un investissement de 6,4 milliards de dollars en 2022-2024, se conjugue à la complexité du cadre légal et administratif ainsi que des impératifs d'aménagement du territoire.

Par ailleurs, le déficit de maintien d'actifs continue d'augmenter. En effet, une part importante des infrastructures routières au Québec ont été construites entre les années 1960 et 1980 et ont souffert d'un sous-investissement entre les années 1980 et 2000. Elles nécessitent donc des interventions d'entretien ou de reconstruction plus récurrentes. Plus précisément, le déficit de maintien d'actifs des actifs routiers est évalué à 19,4 milliards de dollars. Environ 57 % de ce déficit est pris en charge dans le Plan québécois des infrastructures 2022-2032 (PQI).

Le gouvernement du Québec a annoncé, lors du discours sur le budget 2023-2024, une augmentation des sommes prévues pour les projets d'infrastructures afin, notamment, d'améliorer significativement leur qualité et permettre de répondre aux besoins en transport²¹. Également, il prévoit des investissements de 722 millions de dollars afin de soutenir la relance du transport collectif, diversifier l'offre de transport pour les personnes à mobilité réduite, maintenir les services aériens régionaux essentiels et investir dans des infrastructures de transport terrestre performantes et sécuritaires²².

Investisseur

Le Ministère administre des programmes d'aide financière pour soutenir les municipalités, les entreprises et les individus dans la mise en œuvre de projets structurants touchant tous les modes de transport. Les aides financières accordées contribuent notamment à l'amélioration de l'efficacité de ces modes ainsi qu'à l'entretien et au maintien des infrastructures. Par ces aides financières, le Ministère contribue concrètement à la réalisation des priorités gouvernementales telles que l'électrification des transports, la réduction des émissions de GES et la sécurité routière. Ce véhicule financier permet également au Ministère de soutenir les services de transport collectif et adapté, tant dans les grands centres urbains que dans les régions.

21. Gouvernement du Québec, *Budget 2023-2024 Un Québec engagé – Discours sur le budget*, http://www.finances.gouv.qc.ca/Budget_et_mise_a_jour/budget/documents/Budget2324_Discours.pdf, page 6, (page consultée le 22 mars 2023).

22. Gouvernement du Québec, *Budget 2023-2024 Un Québec engagé – Discours sur le budget*, http://www.finances.gouv.qc.ca/Budget_et_mise_a_jour/budget/documents/Budget2324_Discours.pdf, page 30, (page consultée le 22 mars 2023).

Expert et leader

Le Ministère exerce un leadership dans le développement et l'encadrement du secteur des transports dans son ensemble.

Le Ministère concourt à l'innovation et au développement de l'expertise de pointe en soutenant les partenaires en recherche et développement afin de diversifier les modes de transport offerts à la population.

Il influence et encadre les pratiques et les façons de faire de l'industrie, notamment en élaborant des règlements, des politiques et des stratégies ainsi que les normes applicables.

CHOIX STRATÉGIQUES

Les choix stratégiques s'inscrivent en cohérence avec la mission du Ministère ainsi qu'avec les engagements gouvernementaux relatifs aux transports. À cet égard, la gestion responsable des infrastructures, la mise en œuvre de la mobilité durable et la performance organisationnelle balisent la planification stratégique ministérielle.

Enjeu 1 : Pérennité et qualité des actifs

Le réseau d'infrastructures routières, ferroviaires, maritimes et aéroportuaires constitue un facteur clé du développement et de l'accessibilité des régions du Québec en assurant la mobilité des personnes et des marchandises sur l'ensemble du territoire. Les investissements en infrastructures peuvent avoir un effet structurant sur la qualité de vie des citoyens, la productivité des entreprises et le potentiel de croissance économique du Québec.

Le réseau routier québécois présente cependant un déficit de maintien d'actifs (DMA) qui s'élève à environ 19,4 milliards de dollars, dont 9,3 milliards sont attribuables aux chaussées du réseau supérieur, 8,4 milliards aux structures du réseau supérieur, 0,6 milliard aux ponts du réseau municipal et 1,1 milliard aux ponceaux de moins de trois mètres²³. Le DMA fait référence à la valeur des travaux requis pour rétablir l'état physique d'une infrastructure à un niveau satisfaisant afin d'assurer la santé et la sécurité des personnes, de poursuivre son utilisation aux fins de laquelle elle est destinée, de réduire la probabilité de défaillance ou de contrer sa vétusté physique²⁴. Ce déficit résulte principalement du vieillissement d'une grande partie des infrastructures, celles-ci ayant été construites entre les années 1960 et 1980, et d'un sous-investissement dans les infrastructures entre les années 1980 et 2000.

Les réseaux d'infrastructure maritime et ferroviaire jouent un rôle important dans le transport des personnes et des marchandises au Québec et vers l'extérieur du territoire, en plus d'offrir la possibilité de transférer certains déplacements vers des modes plus sobres en carbone. En tant que propriétaire de deux chemins de fer et de plusieurs ports, le Ministère est responsable, conformément à ses obligations légales et réglementaires, d'assurer le maintien et le développement de ces infrastructures. À ce titre, plusieurs programmes d'aide financière visent à assurer la pérennité et la qualité de ces infrastructures.

23. Gouvernement du Québec, *Plan québécois des infrastructures 2022-2032 – 2022*, https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/22-23/6-Plan_quebecois_infrastructures.pdf, (page consultée le 15 février 2023), p. B.61.

24. Gouvernement du Québec, *Plan québécois des infrastructures 2022-2032 – 2022*, https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/22-23/6-Plan_quebecois_infrastructures.pdf, (page consultée le 17 mars 2023), p. 7

Orientation 1 : Assurer des déplacements efficaces et sécuritaires sur le réseau des transports du Québec

Le Ministère, par sa mission, s'engage à favoriser la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport sécuritaires et accessibles qui contribuent au développement du Québec. Des infrastructures de qualité permettent non seulement de rendre le réseau plus efficace, mais également plus sécuritaire. C'est pourquoi le Ministère met en œuvre un plan de gestion intégrée des actifs qui vise la préservation du parc d'infrastructures sous sa responsabilité.

Un réseau de transport efficace, en plus de stimuler la croissance économique, permet de réduire les kilomètres parcourus autant par les individus que par les marchandises, ce qui, conséquemment, réduit également les émissions de GES. Ainsi, en ce qui concerne le transport de marchandises, la création de corridors économiques performants est essentielle pour faire face à l'augmentation des flux commerciaux tout en limitant les émissions de GES.

L'intermodalité et la modernisation des chaînes logistiques contribuent à améliorer l'efficacité du transport de marchandises. La vision maritime, *Avantage Saint-Laurent*, en est un bon exemple. Elle vise à faire du fleuve Saint-Laurent un corridor économique performant dans le respect des écosystèmes et des intérêts des communautés maritimes. Cette stratégie prévoit doter le fleuve d'infrastructures portuaires modernes et concurrentielles à l'aide de la mise en place de systèmes et d'outils des technologies de l'information et des communications cohérents et structurants. Des investissements de 929,9 millions de dollars sont prévus pour financer ce corridor économique intelligent.

Le Ministère vise à rendre le réseau plus sécuritaire pour tous les usagers et à améliorer le bilan routier. Pour y arriver, le Ministère mise, d'un côté, sur le maintien des infrastructures et, de l'autre, sur les pratiques inspirées de la *Vision Zéro* qui vise à réduire les accidents mortels en accordant une attention particulière aux usagers vulnérables. Ces pratiques se traduisent notamment par une sensibilisation accrue des usagers pour favoriser les comportements sécuritaires ainsi que par la conception et la mise en place d'aménagements qui pardonnent l'erreur humaine.

Dans les dernières décennies, le Québec a connu une nette amélioration de son bilan routier, et ce, malgré l'augmentation du nombre de voitures et de titulaires de permis de conduire. Ce progrès a été rendu possible par une combinaison d'efforts, tels que :

- l'ajustement de mesures législatives et réglementaires;
- la mise en œuvre de campagnes de sensibilisation et de prévention auprès des usagers;
- la construction d'infrastructures et la conception de véhicules plus sécuritaires.

En 2021, 347 décès ont eu lieu sur les routes du Québec selon le Bilan routier 2021 de la Société de l'assurance automobile du Québec (comparativement à 2 209, en 1973). Cela représente tout de même une légère augmentation (0,7 %) par rapport à la moyenne de 2016-2020. Cette hausse s'explique par une augmentation du nombre de décès chez les cyclistes (56,9 %) et les motocyclistes (27,4 %). Le nombre de blessés graves et légers est en baisse par rapport à la moyenne de 2016-2020 (respectivement 11,0 % et 18,5 %).

De plus, afin d'assurer la sécurité et l'efficacité du réseau, le Ministère réalise plusieurs activités, dont l'inspection des structures, des ponceaux, des chaussées ainsi que d'autres infrastructures sous sa responsabilité et l'entretien du réseau, notamment l'entretien hivernal. Il assure également une surveillance étroite du réseau grâce aux intervenants sur le terrain et aux centres intégrés de gestion de la circulation (CIGC) situés à Québec, Montréal, Trois-Rivières et Gatineau. Les CIGC traitent en moyenne 500 événements par jour.

Objectif 1. Maximiser les effets des investissements sur la qualité des infrastructures

Les investissements prévus pour le maintien des infrastructures permettront de mener les interventions nécessaires afin d'assurer la qualité et l'efficacité du réseau routier. Afin de suivre l'état des infrastructures, le gouvernement du Québec s'est doté d'un indice d'état gouvernemental qui permet d'établir les priorités et de planifier les investissements prévus au PQI²⁵.

Les interventions menées par le Ministère sur le réseau routier visent également à réduire les risques engendrés par les aléas naturels liés aux changements climatiques. Elles se traduisent entre autres par les ouvrages de stabilisation et de protection, le déplacement d'infrastructures en dehors des zones à risque, la reconfiguration d'infrastructures et la mise en place d'infrastructures vertes.

INDICATEURS	CIBLE 2023-2024	CIBLE 2024-2025	CIBLE 2025-2026	CIBLE 2026-2027
1. Nombre de kilomètres de chaussées sur lesquels le Ministère est intervenu, contribuant à améliorer leur état	1030	1030	1030	1030
2. Nombre de structures du réseau routier supérieur et de ponts municipaux sur lesquels le Ministère est intervenu, contribuant à améliorer leur état	184	186	188	190
3. Nombre de projets routiers réalisés en adaptation aux changements climatiques	7	9	11	13

Objectif 2. Accroître les gains économiques et environnementaux du transport des personnes et des marchandises

Les services de transport en commun jouent un rôle dans le développement économique et social des centres urbains. En favorisant les échanges, en diminuant la congestion et en assurant la mobilité durable des personnes, le transport en commun contribue à l'amélioration de la qualité de vie et à l'essor économique du Québec. Ainsi, par différents programmes d'aide financière destinés aux organismes de transport collectif, le Ministère vise à encourager le déploiement de services de transport collectif efficaces et, par le fait même, à accroître l'utilisation des transports collectifs.

25. Gouvernement du Québec, *Plan québécois des infrastructures 2022-2032 – 2022*, https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/22-23/6-Plan_quebecois_infrastructures.pdf, (page consultée le 17 mars 2023), p. C.3

Par ailleurs, l'augmentation des échanges commerciaux conditionne la demande de transport de marchandises. Une meilleure intégration et la connexion des modes de transport de marchandises favorisent l'efficacité ainsi que les économies d'échelle. Pour ce faire, des infrastructures adaptées sont requises, notamment le développement de centres intermodaux assurant la gestion centralisée de la logistique de l'intégration de deux ou plusieurs modes de transport.

INDICATEURS	CIBLE 2023-2024	CIBLE 2024-2025	CIBLE 2025-2026	CIBLE 2026-2027
4. Achalandage en transport collectif	331 millions de déplacements (31 décembre 2023)	340 millions de déplacements (31 décembre 2024)	348 millions de déplacements (31 décembre 2025)	357 millions de déplacements (31 décembre 2026)
5. Tonnage de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec	211 033 milliers de tonnes	212 933 milliers de tonnes	215 062 milliers de tonnes	218 288 milliers de tonnes

Objectif 3. Contribuer à la réduction du nombre d'accidents mortels ou graves

Les interventions visant la sécurité des usagers du réseau impliquent à la fois des mesures de prévention et de sensibilisation, des mesures de réglementation, des mesures innovantes en lien avec la technologie ainsi que des actions directes sur l'environnement routier. Le plan de modernisation des parcs routiers – Horizon 2022-2027 est un exemple d'intervention qui contribue à réduire les risques d'accidents dus à la fatigue au volant.

L'approche du Ministère en sécurité routière se déploie ainsi dans plusieurs axes d'intervention et s'inspire des meilleures pratiques, dont la Vision Zéro, qui évoque la nécessité d'agir selon une approche intégrée, soit à la fois sur le comportement, les infrastructures et les véhicules, dont l'aide à la conduite, pour améliorer le bilan routier.

Le Ministère assure une surveillance continue du réseau et veille à ce que la signalisation, le marquage, l'éclairage et l'entretien hivernal respectent des exigences élevées de qualité. Également, des travaux de correction de l'orniérage, d'installation de radars photo et de caméras de vidéosurveillance, de construction de voies auxiliaires, d'implantation de bandes rugueuses et de mise en forme et d'asphaltage des accotements peuvent également être effectués par le Ministère pour renforcer la sécurité sur les routes. Lors de ses interventions, il prend en compte les besoins des piétons, des cyclistes et des travailleurs en bordure du réseau routier ou sur celui-ci.

INDICATEUR	CIBLE 2023-2024	CIBLE 2024-2025	CIBLE 2025-2026	CIBLE 2026-2027
6. Pourcentage de réduction de la moyenne triennale du nombre d'accidents mortels ou graves	≥ 1,5 % par rapport à 2017-2018-2019	≥ 1,75 % par rapport à 2017-2018-2019	≥ 2,0 % par rapport à 2017-2018-2019	≥ 2,25 % par rapport à 2017-2018-2019

Enjeu 2 : Pratiques exemplaires en matière de mobilité durable

Selon la PMD, pour être considérée comme durable, la mobilité doit être efficace, sécuritaire, pérenne, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes. Cette politique aborde le transport collectif, actif, routier, maritime, aérien et ferroviaire ainsi que les interventions sur le réseau routier dans une perspective intégrée. En vigueur jusqu'en 2030, elle sera actualisée périodiquement par différents plans d'action qui permettront de maintenir le cap sur ses préoccupations, à savoir :

- Travailler avec le milieu municipal pour favoriser la mise en place de services de transport durable;
- Appuyer les acteurs des chaînes logistiques dans la mise en place de services de transport performants pour les entreprises;
- Mettre en place des infrastructures favorisant la mobilité durable;
- Favoriser l'électrification et le déploiement des véhicules écoénergétiques;
- Assurer le leadership de la mobilité durable au Québec.

Conjointement avec la PMD, le Plan pour une économie verte 2030 (PEV 2030) contribue à la mise en œuvre de la mobilité durable au Québec. Ce plan prévoit des cibles en matière d'électrification des transports et vise à atteindre 2 millions de véhicules électriques en circulation au Québec d'ici 2030. Le PEV 2030 prévoit également des cibles concernant l'électrification de la flotte gouvernementale ainsi que des autobus urbains et scolaires. Il mise également sur la quantité, la diversité et la qualité de l'offre de transport au Québec.

Orientation 2 : Prioriser la mobilité durable dans les pratiques du Ministère

Afin de réduire les répercussions environnementales des activités du Ministère, ce dernier s'est engagé à accélérer l'électrification de son parc de véhicules et à accroître l'utilisation des pratiques écoresponsables dans la gestion de ses projets. Ces pratiques sont basées sur l'approche dite des 3RV-E, c'est-à-dire réduire à la source, réutiliser, recycler, valoriser et éliminer.

Le Ministère s'inscrit également dans l'approche de carboneutralité, soit une démarche de réduction des émissions dans l'atmosphère ou de compensation pour celles qui ne peuvent être évitées, pour certaines de ses activités, dont les travaux de construction lors de projets majeurs d'infrastructures.

L'accessibilité et l'efficacité des modes de transport de rechange sont essentielles pour amener les usagers à modifier leurs comportements afin de contribuer à la réduction du nombre de déplacements en auto solo et, ainsi, réduire les émissions de GES. En effet, selon un sondage réalisé par le Ministère en août 2022, pour réduire les émissions de GES, 54 % des répondants seraient prêts à utiliser le transport en commun, 46 % à utiliser d'autres moyens de transport tels que l'autopartage ou le covoiturage et 34 % à utiliser davantage le vélo, y inclus le vélopartage.

Pour sa part, l'électrification des transports constitue une occasion pour le Québec de mettre en valeur ses ressources énergétiques renouvelables pour alimenter les différents modes de transport et, ainsi, réduire la dépendance au pétrole du secteur des transports ainsi que les émissions de GES.

Objectif 4. Accroître l'utilisation des pratiques écoresponsables par le Ministère

Pour donner l'exemple, le gouvernement du Québec s'est engagé à électrifier son propre parc de véhicules. Le PEV 2030 prévoit que 100 % des véhicules légers (automobiles, fourgonnettes, véhicules utilitaires sport et minifourgonnettes) et 25 % des camionnettes du parc gouvernemental soient électriques d'ici 2030.

Depuis 2019, le Ministère applique progressivement une approche carboneutre aux projets routiers assujettis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique. Cette approche vise les activités des travaux de projets routiers majeurs qui émettent des GES et qui sont comprises dans le périmètre opérationnel de ces derniers. Une telle approche permet de systématiser, d'intégrer et de coordonner les actions d'inventaire, de réduction et de compensation des émissions de GES.

Le Ministère poursuit également ses efforts de diversification de l'offre de transport en veillant à incorporer plus d'un mode de transport dans ses projets routiers. Il vise à assurer un partage de la route harmonieux et sécuritaire et à mieux encadrer l'utilisation des modes de transport.

INDICATEURS	CIBLE 2023-2024	CIBLE 2024-2025	CIBLE 2025-2026	CIBLE 2026-2027
7. Pourcentage des véhicules légers du parc gouvernemental qui sont électriques	24 %	28 %	39 %	54 %
8. Proportion des nouveaux projets routiers assujettis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, en réalisation, adoptant une approche carboneutre	60 %	70 %	80 %	90 %
9. Nombre de projets routiers de 5 millions de dollars et plus conçus en tenant compte de plus d'un mode de transport	15	20	25	25

Enjeu 3 : Performance organisationnelle

La réalisation de la mission du Ministère dépend de sa capacité à s'assurer d'avoir les ressources humaines nécessaires. En effet, la saine gestion des ressources humaines est un élément clé de la performance organisationnelle. Elle permet d'accroître la fidélité, la productivité, la mobilisation et l'engagement du personnel, ce qui influence l'atteinte des objectifs et la qualité des services rendus. Or, le recrutement se révèle un défi de taille dans un contexte de rareté de la main-d'œuvre. Le marché du travail étant plus concurrentiel, l'attraction et la fidélisation de la main-d'œuvre qualifiée s'avèrent des enjeux importants, particulièrement dans les secteurs du Ministère requérant des expertises de pointe.

Dans le cadre des nombreuses réalisations déjà mises en œuvre, le Ministère démontre sa volonté d'accroître sa performance axée sur l'amélioration continue des façons de faire, et ce, au bénéfice de la clientèle et des partenaires qu'il dessert. En ce sens, la stratégie d'expérience client dont il s'est doté reconnaît l'apport incontestable de la voix du client et des besoins légitimes qui en émergent et s'inspire de pratiques éprouvées en la matière.

Orientation 3 : Favoriser l'engagement des membres du personnel et leur bien-être au travail

Le Ministère tente de renforcer l'expérience employé afin de favoriser le bien-être et l'engagement du personnel. Pour ce faire, il lui offre un milieu de travail mobilisateur et propice à l'épanouissement personnel et au mieux-être. Ainsi, l'organisation met en place des actions concrètes visant la prévention, la promotion et les pratiques favorables à la santé physique et psychologique des personnes au travail, notamment par l'intégration de la démarche Entreprise en santé. Cette démarche structurée, soumise à un cadre normatif strict, amène une évaluation régulière des façons de faire et permet d'assurer la pérennité des mesures ainsi que l'amélioration continue de la qualité de vie au travail.

Au chapitre de la sécurité, de la santé et du mieux-être, le Ministère s'engage à offrir des milieux de travail favorisant la mise en place de mécanismes permettant de préserver la santé, la sécurité et l'intégrité physique et psychologique des membres de son personnel. Il considère que la santé et la sécurité sont des responsabilités tant organisationnelles qu'individuelles. Il tient à sensibiliser les employés à l'importance de prendre en charge leur santé et de maintenir des méthodes et un milieu de travail sains et sécuritaires. De plus, la Politique ministérielle sur la santé globale au travail adoptée en 2021 vise à promouvoir une culture de santé et de mieux-être au sein de l'organisation, à améliorer l'environnement de travail et à favoriser l'attraction et la fidélisation du personnel.

Objectif 5. Assurer un milieu de travail favorable à l'épanouissement des membres du personnel

Les politiques et les initiatives mises en place par le Ministère, favorisant le maintien d'un milieu de travail sain et stimulant, permettent aux individus de s'épanouir. Un environnement de travail sain et sécuritaire favorise l'engagement du personnel envers leur travail ainsi que l'organisation et sa mission. La mobilisation des employés influence la performance, la fidélisation et la satisfaction des employés.

INDICATEUR	CIBLE 2023-2024	CIBLE 2024-2025	CIBLE 2025-2026	CIBLE 2026-2027
10. Taux de mobilisation du personnel	75 %	76 %	77 %	78 %

Orientation 4 : Miser sur l'expérience client

Le Ministère mise sur une culture organisationnelle pour mieux comprendre les besoins légitimes de sa clientèle et de ses partenaires afin d'améliorer la qualité des services rendus. Une telle approche s'appuie notamment sur la mobilisation de l'ensemble du personnel ainsi que sur des solutions numériques. En complémentarité, le Ministère met en place des mécanismes de communication avec ses partenaires pour favoriser la collaboration.

Objectif 6. Maximiser l'expérience client des municipalités en s'assurant de leur satisfaction

Afin de s'assurer de l'efficacité et de la sécurité du réseau de transport pour les usagers de la route et des autres modes de transport, le Ministère soutient les municipalités en offrant des services en lien avec la mobilité des personnes et des marchandises. Ce soutien se concrétise entre autres par de nombreux programmes d'aide financière et des interventions d'entretien et d'aménagement du réseau routier.

Ainsi, la satisfaction élevée de la clientèle municipale demeure un levier d'importance et sa mesure périodique permet d'apprécier adéquatement les effets des actions du Ministère afin de les bonifier ou de les corriger au besoin.

INDICATEUR	CIBLE 2023-2024	CIBLE 2024-2025	CIBLE 2025-2026	CIBLE 2026-2027
11. Taux de satisfaction de la clientèle municipale	70 %	73 %	77 %	80 %

TABLEAU SYNOPTIQUE

PLAN STRATÉGIQUE 2023-2027

Ministère des Transports et de la Mobilité durable

MISSION

Favoriser la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport sécuritaires et accessibles qui contribuent au développement du Québec :

- en exploitant nos actifs routiers, maritimes, ferroviaires, aéroportuaires, aériens et immobiliers ainsi que nos équipements roulants de façon responsable et innovante;
- en réalisant des projets de maintien, d'amélioration et de développement de nos actifs dans une perspective intégrée de mobilité;
- en investissant dans les projets et les mesures favorisant la mobilité durable au bénéfice d'une économie verte tels que le transport collectif et actif;
- en assumant un leadership qui s'exerce par l'ingénierie, l'expertise et l'innovation de même qu'un encadrement normatif et sectoriel.

VISION

Être un leader et un partenaire clé pour la mobilité durable du Québec

VALEURS

Collaboration, Rigueur, Excellence



Enjeu 1 : Pérennité et qualité des actifs

Orientation 1 : Assurer des déplacements efficaces et sécuritaires sur le réseau des transports du Québec

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE 2023-2024	CIBLE 2024-2025	CIBLE 2025-2026	CIBLE 2026-2027
1. Maximiser les effets des investissements sur la qualité des infrastructures	1. Nombre de kilomètres de chaussées sur lesquels le Ministère est intervenu, contribuant à améliorer leur état (mesure de départ (2022) : 898 km)	1030	1030	1030	1030
	2. Nombre de structures du réseau routier supérieur et de ponts municipaux sur lesquels le Ministère est intervenu, contribuant à améliorer leur état (mesure de départ (2020-2021) : 165 structures et ponts municipaux)	184	186	188	190
	3. Nombre de projets routiers réalisés en adaptation aux changements climatiques (mesure de départ (moyenne des quatre années de 2019-2020 à 2022-2023) : 5 projets)	7	9	11	13
2. Accroître les gains économiques et environnementaux du transport des personnes et des marchandises	4. Achalandage en transport collectif (mesure de départ (2022) : 331 millions de déplacements)	331 millions de déplacements (31 décembre 2023)	340 millions de déplacements (31 décembre 2024)	348 millions de déplacements (31 décembre 2025)	357 millions de déplacements (31 décembre 2026)
	5. Tonnage de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec (mesure de départ (2022-2023) : 210 612 milliers de tonnes)	211 033 milliers de tonnes	212 933 milliers de tonnes	215 062 milliers de tonnes	218 288 milliers de tonnes
3. Contribuer à la réduction du nombre d'accidents mortels ou graves	6. Pourcentage de réduction de la moyenne triennale du nombre d'accidents mortels ou graves (mesure de départ (moyenne triennale de 2017-2018-2019) : 1 512 accidents)	≥ 1,5 % par rapport à 2017-2018-2019	≥ 1,75 % par rapport à 2017-2018-2019	≥ 2,0 % par rapport à 2017-2018-2019	≥ 2,25 % par rapport à 2017-2018-2019

Enjeu 2 : Pratiques exemplaires en matière de mobilité durable

Orientation 2 : Prioriser la mobilité durable dans les pratiques du Ministère

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE 2023-2024	CIBLE 2024-2025	CIBLE 2025-2026	CIBLE 2026-2027
4. Accroître l'utilisation des pratiques écoresponsables par le Ministère	7. Pourcentage des véhicules légers du parc gouvernemental qui sont électriques (mesure de départ (au 31 mars 2023) : 19 %)	24 %	28 %	39 %	54 %
	8. Proportion des nouveaux projets routiers assujettis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, en réalisation, adoptant une approche carboneutre (mesure de départ : S.O.)	60 %	70 %	80 %	90 %
	9. Nombre de projets routiers de 5 millions de dollars et plus conçus en tenant compte de plus d'un mode de transport (mesure de départ : S.O.)	15	20	25	25

Enjeu 3 : Performance organisationnelle

Orientation 3 : Favoriser l'engagement des membres du personnel et leur bien-être au travail

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE 2023-2024	CIBLE 2024-2025	CIBLE 2025-2026	CIBLE 2026-2027
5. Assurer un milieu de travail favorable à l'épanouissement des membres du personnel	10. Taux de mobilisation du personnel (mesure de départ (2021) : 74,9 %)	75 %	76 %	77 %	78 %

Orientation 4 : Miser sur l'expérience client

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE 2023-2024	CIBLE 2024-2025	CIBLE 2025-2026	CIBLE 2026-2027
6. Maximiser l'expérience client des municipalités en s'assurant de leur satisfaction	11. Taux de satisfaction de la clientèle municipale (mesure de départ (2022) : 69 %)	70 %	73 %	77 %	80 %

