

Prolongé jusqu'en 2024



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



PLAN D'ACTION POUR ASSURER
L'OCCUPATION ET LA VITALITÉ
DES TERRITOIRES 2020-**2022**

Février 2021

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|-----------|
| MOT DES MINISTRES | 1 |
| INTRODUCTION..... | 2 |
| CHAPITRE 1 : LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET SON OFFRE GLOBALE DE SERVICES | 3 |
| CHAPITRE 2 : ACTIONS EN RÉPONSE AUX PRIORITÉS RÉGIONALES | 15 |
| CHAPITRE 3 : CONTRIBUTIONS EN RÉPONSE AUX AUTRES OBJECTIFS DE LA STRATÉGIE | 24 |
| Décentralisation | 24 |
| Délégation..... | 24 |
| Régionalisation | 25 |
| CONCLUSION | 26 |

MOT DES MINISTRES

Nous sommes heureux de vous présenter le Plan d'action pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2020-2022 du ministère des Transports. Ce Plan d'action fait suite à celui de 2018-2020. Le Ministère s'engage ainsi à poursuivre l'identification et la mise en œuvre de nombreux gestes en faveur de toutes les régions du Québec. Les actions tiennent pleinement compte des priorités régionales que les élus municipaux ont cernées, précisées et ajustées en fonction du contexte régional et des réalités locales. De ce fait, elles sont solidement ancrées aux besoins essentiels des populations et des municipalités.

Par la réalisation des actions de ce Plan, le Ministère contribuera de manière considérable à la mise en œuvre et à l'atteinte des objectifs de la Stratégie gouvernementale pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2018-2022. Nous sommes très fiers de l'adoption de cet outil de planification pluriannuelle.

Le Plan d'action pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2020-2022 s'appuie fortement sur la Politique de mobilité durable – 2030. La mobilité durable constitue une assise majeure du développement socio-économique et culturel de toutes les régions du Québec. Étant donné sa mission et ses larges responsabilités en matière de mobilité, le Ministère est sollicité à titre d'acteur permanent, historique et quotidien de l'occupation et de la vitalité des territoires.

Les nombreux travaux et interventions de la programmation routière 2020-2022 et les différents programmes d'aides financières du Ministère soutiendront aussi la mise en œuvre des actions et des engagements du Plan d'action.

Des investissements très importants sont consentis par le gouvernement afin de doter le Québec d'infrastructures de transport durables, performantes, sécuritaires, à faible empreinte carbone et à l'appui de la prospérité économique et du développement social.

Nous sommes fiers des actions déjà accomplies par le Ministère dans toutes les régions, et nous mettrons en œuvre le Plan d'action pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2020-2022 pour des municipalités et des régions encore plus fortes.

François Bonnardel
Ministre des Transports

Chantale Rouleau
Ministre déléguée aux transports

INTRODUCTION

En tant que responsable des autoroutes, des routes provinciales, des structures, de certains ponts municipaux, des services de traverse et de plusieurs infrastructures aéroportuaires, d'héliports et de ports, le ministère des Transports est un acteur incontournable et permanent de l'occupation et de la vitalité des territoires.

La Loi pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires et la Stratégie qui en découle guident le Ministère dans le respect des principes relatifs à la concertation des acteurs et à la prise en compte des enjeux régionaux. À cet effet, le Plan d'action 2018-2020 était très ambitieux et comportait 170 actions. L'état de réalisations des actions se présente de la manière suivante : aucune (0) action non amorcée, 2 actions amorcées, 141 actions en cours, 3 actions en suspens, 19 actions réalisées et 5 actions abandonnées.

Le Ministère promeut la mobilité durable dans toutes ses démarches. Il atteint ainsi les objectifs de la Stratégie gouvernementale pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2018-2022, dont les objectifs visaient à faciliter l'utilisation des modes de transport collectif, actif et alternatif à l'automobile individuelle afin de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ainsi que d'assurer la pérennité des infrastructures routières pour les générations futures. Ces objectifs ont été reconfirmés dans la Politique de mobilité durable – 2030, qui prend en considération l'ensemble des défis et des enjeux des régions et qui mise sur les occasions offertes par les nouvelles possibilités de mobilité.

Le Ministère a adopté et rend public le Plan d'action pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires pour la période 2020-2022. Ce plan prescrit des actions en réponse aux priorités régionales pour lesquelles le Ministère est fortement sollicité comme acteur et promoteur de la mobilité durable et de la relance économique.

Le Ministère a mis en place des mesures importantes visant à stimuler la relance économique dans le contexte de la pandémie de COVID-19, notamment pour pallier les pertes de revenus et les dépenses occasionnées par la situation. Dans ce contexte, une aide financière supplémentaire a été accordée à la voirie locale pour servir de levier aux municipalités et leur permettre de jouer un rôle actif dans la relance de l'économie locale. De même, afin de maintenir et de relancer les services de transport aérien régionaux touchés par la pandémie de COVID-19, le Ministère a mis en place le Programme d'aide pour le maintien des services aériens régionaux essentiels en période d'urgence sanitaire. Le Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes a également permis de garantir la continuité des services de transport collectif et des services de transport adapté offerts à la population autant dans les centres urbains que dans les régions du Québec. De plus, le Programme d'aide d'urgence au transport interurbain par autobus a été mis en place afin d'assurer la relance des services et de garantir une mobilité interrégionale partout au Québec. Depuis le début de la pandémie de COVID-19, les organismes de transport collectif urbain et régional, les organismes de transport adapté et les transporteurs interurbains par autobus ont connu une baisse marquée de l'achalandage, mais en dépit de cette situation, et puisqu'ils offrent un service prioritaire, ils ont maintenu une grande partie des services fournis.

En cette période de relance, les projets qui découlent du Plan d'action entraîneront des retombées économiques et sociales importantes dans les régions. Ils contribueront donc à la création et au maintien d'emplois ainsi qu'à l'occupation et à la vitalité des territoires.

CHAPITRE 1 : LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET SON OFFRE GLOBALE DE SERVICES

Ce chapitre présente, dans un premier temps, le ministère des Transports et, dans un second temps, son offre globale de services. Il met également en évidence la Politique de mobilité durable – 2030, les infrastructures routières, la réglementation, les programmes d'aides financières et les activités supplémentaires offertes contribuant à l'occupation et à la vitalité des territoires.

Mission du ministère des Transports

La mission du ministère des Transports est d'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. La MOBILITÉ représente la capacité et le potentiel des personnes et des biens à se déplacer ou à être transportés. Elle constitue le fondement des échanges sociaux, économiques et culturels des individus, des entreprises et des sociétés.

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

Offre de service et mandats

Le Ministère offre des services majeurs pour la vitalité et l'occupation des territoires qui se concrétisent notamment par les activités suivantes :

- la planification, la conception et la réalisation de travaux de construction, d'amélioration, de réfection, d'entretien et d'exploitation du réseau routier et des autres infrastructures de transport qui relèvent de sa responsabilité;
- le soutien technique et financier aux municipalités relativement à l'entretien, à la réfection et à l'amélioration du réseau routier local et des passages à niveau;
- le soutien à l'électrification des transports;
- le soutien aux systèmes de transport des personnes, notamment afin de maintenir et d'améliorer la qualité des services et des équipements de transport collectif, alternatif et actif, du transport adapté aux personnes à mobilité réduite, des nouvelles mobilités et du transport maritime et aérien desservant les régions éloignées et isolées;
- le soutien au transport des marchandises favorisant la complémentarité et l'utilisation optimale des modes de transport routier, ferroviaire, aérien et maritime;
- l'offre, aux citoyennes et aux citoyens de toutes les régions, de renseignements qui facilitent les déplacements, notamment grâce au service Québec 511;
- la gestion et l'exploitation d'une flotte diversifiée d'aéronefs qu'il met à la disposition de certains ministères et organismes afin de les appuyer dans l'accomplissement de leurs missions.

Politique de mobilité durable – 2030

La [Politique de mobilité durable – 2030](#) se déploie par l'intermédiaire de son [Plan d'action 2018-2023](#) et des onze cadres d'interventions intégrant tous les modes de transport, aussi bien pour les personnes que pour les marchandises, la sécurité routière, les nouvelles mobilités et les systèmes de transport intelligents. Elle couvre ainsi l'ensemble des régions du Québec.

Par cette politique, le gouvernement entend travailler de concert avec le milieu municipal et mise sur la mobilité durable pour stimuler la vitalité des régions. Le Ministère est proactif sur plusieurs fronts pour offrir aux citoyens et aux entreprises des options de mobilité durable adaptées à leurs besoins. L'intégration de la planification des transports et celle du territoire, le transport collectif régional et interurbain, le transport adapté, l'accessibilité aux régions isolées ou éloignées, la mise à niveau des infrastructures régionales et le déploiement d'équipements soutenant l'électrification des transports et l'utilisation d'énergie propre sont autant de domaines s'adressant aux régions où le gouvernement entend intervenir pour stimuler la vitalité.

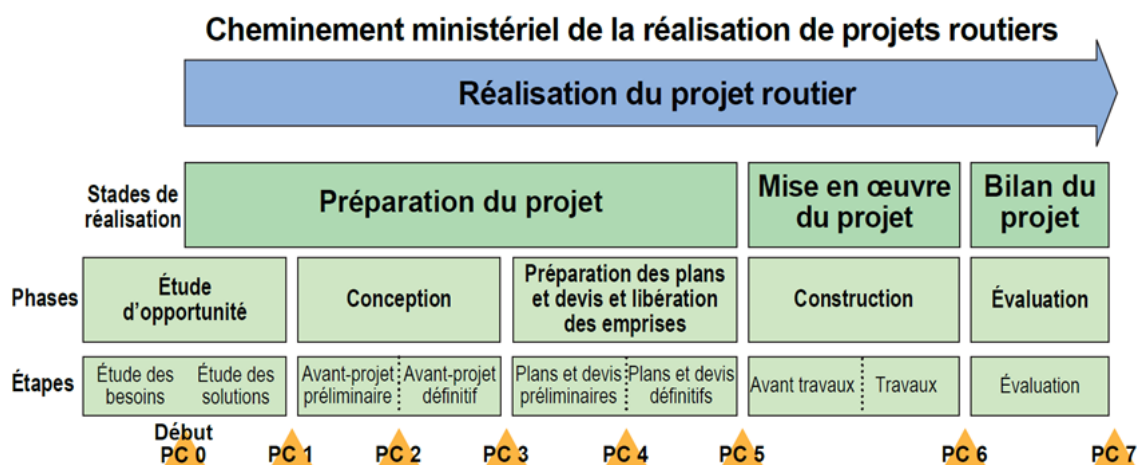
Depuis son adoption le 17 avril 2018, la Politique appuie l'occupation et la vitalité des territoires; elle continuera d'être un rouage majeur pour la mobilité durable des territoires.

Infrastructures routières

Processus applicables aux projets routiers

L'un des mandats du Ministère vise la réalisation de projets routiers. Ces projets sont encadrés par des processus rigoureux qui sont brièvement exposés ci-dessous afin que la portée de ces actions puisse être mieux appréciée.

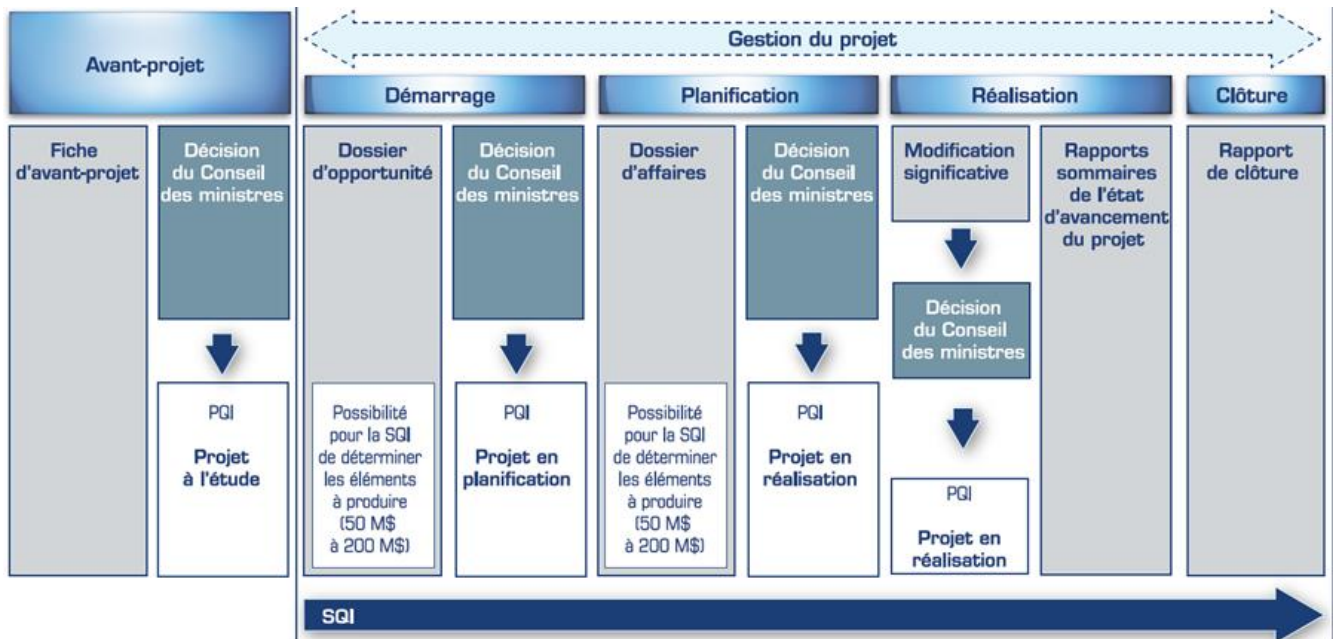
Le cheminement ministériel de réalisation de projets routiers prescrit dans le [Guide de gestion des projets routiers](#), précise les stades, les phases et les étapes suivants :



Le cycle de vie d'un projet routier est jalonné de points de contrôle (PC), qui sont l'occasion de faire le bilan du dossier, d'autoriser la poursuite du projet et de déterminer la marche à suivre pour les étapes subséquentes.

Selon le Décret concernant la détermination des critères permettant de considérer qu'un projet d'infrastructure publique est un projet majeur, un projet d'infrastructure routière ou un projet d'infrastructure de transport collectif est considéré comme majeur lorsque son coût total estimé est égal ou supérieur à 100 millions de dollars. Le projet est soumis à des exigences et à des livrables additionnels ainsi qu'à une gouvernance particulière. Il est alors assujéti à la [Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique](#) et à une inscription au Plan québécois des infrastructures¹ (PQI).

Les phases et étapes suivantes deviennent applicables :



Programmation routière 2020-2022

Afin d'offrir aux usagers de la route des infrastructures sécuritaires, performantes et durables tout en contribuant au développement économique collectif, le gouvernement du Québec investira plus de 5,4 milliards de dollars sur le réseau routier québécois entre 2020 et 2022.

Les projets viseront notamment à :

- préserver les infrastructures (réparation ou remplacement de ponts ou de ponceaux, scellement de fissures, rehaussement d'accotements);
- offrir un meilleur confort de roulement (asphaltage, reconstruction de la fondation de routes);

¹ Les différents secteurs d'activité concernés par le PQI comprennent notamment le réseau routier, le transport collectif, les transports maritimes, aériens et ferroviaires ainsi que la voirie locale.

- assurer la sécurité sur les routes (installation de feux de circulation, construction de carrefours giratoires, installation d'éclairage routier, aménagements pour la grande faune);
- améliorer le réseau routier (réaménagement de carrefours, ajout de voies de virage, redressement de courbes);
- améliorer la qualité de vie (construction d'une voie de contournement d'agglomération, amélioration de la fluidité);
- contribuer au développement économique collectif (construction de nouvelles autoroutes ou de routes stratégiques);
- favoriser le développement des transports actifs (asphaltage d'accotement, aménagement de passerelles piétonnes et de pistes cyclables).

Réseau, équipement et matériel sous la responsabilité du Ministère

Les infrastructures de transport jouant un rôle stratégique dans le développement social, commercial et économique régional, le Ministère investit chaque année des sommes importantes pour assurer leur entretien, leur amélioration et leur développement. Le réseau routier sous la gestion du Ministère est composé de 6 100 km d'autoroutes, de 9 000 km de routes nationales, de 5 500 km de routes régionales et de 7 800 km de routes collectrices. Il est également responsable de 11 000 structures situées sur le réseau supérieur et sur le réseau municipal.

De plus, le Ministère soutient l'exploitation de treize services de traverse, de vingt-six infrastructures aéroportuaires et de sept héliports dont la plupart sont situés dans des régions éloignées ou isolées. Il est propriétaire du chemin de fer Québec Central et du chemin de fer de la Gaspésie, ainsi que du quai de Percé et des ports de Gros-Cacouna, de Rimouski, de Matane et de Gaspé. Le Ministère détient 1 700 km de voies ferrées, 578 passages à niveau et 1 900 km d'emprise ferroviaire abandonnée, dont les deux tiers font l'objet de baux aux MRC ou aux municipalités pour des projets récréotouristiques. Il assume le rôle d'autorité réglementaire en transport ferroviaire pour plusieurs chemins de fer d'intérêt local, de chemins de fer d'entreprises, de sites industriels et de transporteurs publics.

Le Ministère soutient le développement de la Route verte totalisant plus de 5 000 km, ce qui représente 42 % des quelque 12 000 km de voies cyclables. Ainsi, il appuie la pratique du vélo dans toutes les régions du Québec. À ce titre, il met en œuvre la Politique de mobilité durable visant le pavage des accotements, laquelle vise à renforcer la pratique du vélo sur le réseau routier supérieur, notamment sur les routes collectrices qui relient les petites municipalités, en prescrivant une largeur minimale d'accotement de 0,6 m.

Le Ministère poursuit la modernisation du réseau de parcs routiers pour accroître la sécurité des usagers de la route en les incitant, entre autres, à faire des arrêts sécuritaires plus fréquents pour contrer les effets de la fatigue au volant et, de cette façon, réduire les risques d'accident.

Réglementation

Le Ministère pourvoit à l'encadrement des déplacements au Québec, notamment dans une perspective de sécurité, pour l'ensemble des régions. Cette préoccupation majeure pour le Ministère se retrouve, notamment, dans le [Cadre d'intervention en sécurité routière](#) de la Politique de mobilité durable – 2030.

Les règles de circulation sont prescrites au Code de la sécurité routière (RLRQ, chapitre C-24.2), et elles sont conçues de manière à veiller à la sécurité des usagers tout en assurant la mobilité de chacun. L'article 289 du Code de la sécurité routière prévoit que les normes de fabrication et d'installation d'une signalisation routière sont établies par le ministre des Transports et consignées dans un manuel de signalisation, en l'occurrence le [Tome V – Signalisation routière de la collection Normes – Ouvrages routiers](#). La signalisation routière a pour but de prescrire certaines règles, d'informer, de guider, de diriger et d'orienter les usagers pour faciliter la circulation et, surtout, pour la rendre plus sécuritaire.

Pour le Ministère, la cohérence entre ses interventions et celles des municipalités dans la gestion de la circulation des camions est un enjeu stratégique. À ce titre, grâce à la [Politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal](#), le Ministère assure une meilleure cohérence du réseau de camionnage en améliorant la compatibilité de l'encadrement de la circulation des véhicules lourds entre son réseau et celui des municipalités. De plus, en ce qui a trait à la [Politique concernant l'identification d'une traverse de véhicules lourds prévue au Code de la sécurité routière](#), il facilite le déploiement des traverses de véhicules lourds afin de maximiser l'efficacité des chemins privés ou des chemins sous la responsabilité des autres ministères et de réduire le fardeau administratif des entreprises qui utilisent ces chemins.

Programmes d'aide financière

Pour sa mise en œuvre, outre les investissements réalisés dans le cadre du plan d'action de la Politique de mobilité durable – 2030, de la programmation routière et aérienne, le Plan d'action pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2020-2022 s'appuie sur des programmes d'aide financière² offerts par le Ministère.

Ces programmes permettent de répondre aux priorités régionales déterminées par les élus en matière de transport, notamment :

- la mobilité pour tous;
- l'accès aux régions;
- une voirie de qualité et sécuritaire;
- des véhicules à faible empreinte carbone;
- le transport actif;
- le transport maritime, aérien et ferroviaire.

² Les détails des divers programmes d'aide financière du Ministère sont publiés sur le site Web accessible par le lien suivant : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/Pages/default.aspx>

Programme d'aide au développement du transport collectif³

Le [Programme d'aide au développement du transport collectif](#) vise à favoriser une utilisation accrue du transport collectif et alternatif au voiturage en solo afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Le programme se divise en quatre volets :

- volet I – Aide financière au transport en commun;
- volet II – Aide financière au transport collectif régional;
- volet III – Aide financière à la réalisation d'études sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et au fonctionnement des centres de gestion des déplacements;
- volet IV – Aide financière à la réduction tarifaire consentie sur des laissez-passer régionaux.

Programme de subvention aux véhicules collectifs accessibles³

Le [Programme de subvention aux véhicules collectifs accessibles](#) prévoit l'octroi d'aides financières pour l'acquisition de véhicules de taxi et de location à court terme accessibles ainsi que pour l'adaptation de véhicules de taxi, de location à court terme et d'autobus afin de les rendre accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

Programme de subvention au transport adapté⁴

Le [Programme de subvention au transport adapté](#) vise à fournir un soutien financier aux sociétés de transport en commun ainsi qu'aux organisations municipales qui souhaitent se doter d'un service de transport répondant aux besoins des personnes handicapées.

Ce programme permet donc de soutenir le milieu municipal afin de lui permettre d'assurer la mobilité des personnes handicapées du Québec pour que ces dernières puissent avoir accès aux activités de leur communauté, ce qui favorise leur participation sociale.

Programme d'aide au transport collectif des personnes et aux immobilisations en transport en commun

Le [Programme d'aide au transport collectif des personnes et aux immobilisations en transport en commun](#) vise à soutenir financièrement les autorités organisatrices de transport dans la réalisation de leurs projets d'immobilisations nécessaires à l'organisation et à l'exploitation des services de transport en commun. Il vise à favoriser le maintien, l'amélioration et le développement des équipements et des infrastructures de transport en commun.

Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes

Le [Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes](#) a pour objectif de garantir la continuité des services de transport collectif à la population, autant dans les centres urbains que dans les régions du Québec, et

³ [Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques](#) : Soutenir le développement des transports collectifs

⁴ Objectif 4 du [Plan stratégique 2019-2023](#) : Soutenir la mise en place de services en transport collectif

ainsi de contribuer à la relance économique du Québec. Pour ce faire, le Ministère soutient les organismes de transport collectif et de transport adapté qui ont connu une baisse importante de leur achalandage depuis le début de la pandémie de COVID-19. Il vise à pallier les pertes de revenus subies et les dépenses additionnelles effectuées pour des raisons sanitaires résultant de la pandémie de COVID-19, le transport collectif étant un élément clé de la relance économique.

Programme d'aide d'urgence au transport interurbain par autobus

Le [Programme d'aide d'urgence au transport interurbain par autobus](#) vise à atténuer les répercussions engendrées par la pandémie de COVID-19 sur ce mode de transport. Le transport interurbain par autobus est essentiel à l'occupation du territoire, au développement ordonné des villes et des régions ainsi qu'à la mobilité interrégionale des personnes pour la participation active à la vie de la communauté et à l'essor économique du Québec. Ce mode de transport permet de contrer la dévitalisation des territoires, d'éviter l'isolement des populations rurales, de répondre aux besoins des différentes clientèles et d'accroître la mobilité des personnes qui ne possèdent pas de véhicules motorisés, dont les aînés et les jeunes.

Programme d'aide à la modernisation des services de transport par taxi

Le [Programme d'aide financière à la modernisation des services de transport par taxi](#) vise à faciliter la modernisation de l'industrie du taxi en atténuant les effets que l'incertitude entourant cette modernisation aurait pu avoir sur les titulaires de permis au cours des dernières années.

Le programme comprend deux volets :

- volet I – Allocation forfaitaire;
- volet II – Allocation additionnelle.

Programme de soutien à la modernisation de l'industrie du transport par taxi

Le [Programme de soutien à la modernisation de l'industrie du transport par taxi](#) favorise l'accès à des véhicules écoresponsables et performants du point de vue énergétique, l'intégration des plus récentes applications technologiques et la présentation d'une image de marque distinctive. Le programme a pour objectif d'accompagner l'industrie du transport par taxi dans ses efforts de modernisation afin qu'elle puisse offrir un service fiable et innovateur.

Le programme se décline en trois volets :

- volet I – L'électrification et l'amélioration de l'efficacité énergétique du parc de véhicules de taxi;
- volet II – Le développement technologique;
- volet III – La création d'une image de marque.

Programmes d'aide à la voirie locale⁵

En tant que gestionnaires de quelque 40 000 km de routes locales de niveaux 1 et 2, les municipalités sont des partenaires naturels du Ministère. Aussi, afin de les assister dans la planification, l'amélioration et l'entretien du réseau routier local, le Ministère a mis en place le [Programme d'aide à la voirie locale](#). Ce dernier permet d'améliorer le transport terrestre, d'accroître la sécurité des divers usagers et d'assurer la pérennité du réseau routier local. Sensible aux préoccupations des régions et du milieu municipal, le Ministère, proactif, a simplifié les modalités d'octroi des aides et a bonifié le budget y afférent.

Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière⁶

Le [Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière](#) soutient les organismes qui souhaitent réaliser des projets permettant d'améliorer la sécurité routière ainsi que ceux qui viennent en aide aux victimes de la route. Pour le Ministère, l'amélioration du bilan routier est une préoccupation constante. À cet égard, il met en place différentes mesures visant à réduire le nombre d'accidents sur les routes partout au Québec et, ainsi, à sauver plus de vies.

Programme d'aide aux passages à niveau municipaux

Le Ministère administre le [Programme d'aide aux passages à niveau municipaux](#). Le volet II du programme, Amélioration de la sécurité, est élargi à toutes les municipalités et municipalités régionales de comté responsables de territoires non organisés qui sont désignées comme étant l'autorité routière sur des routes locales de type 1, 2 ou 3 où se trouve un passage à niveau construit il y a trois ans ou plus et nécessitant des travaux d'amélioration de la sécurité.

Ce programme a pour objectif de réduire, pour le public, les risques de collisions, de pertes de vies humaines et de blessures aux passages à niveau en appuyant les municipalités dans le cadre des travaux d'entretien de la signalisation, d'amélioration de la sécurité et de réfection de la surface de croisement aux passages à niveau. Le volet II vise également à favoriser la fermeture de passages à niveau publics en aidant financièrement les municipalités et les MRC responsables de territoires non organisés qui désirent fermer un chemin public qui croise une voie ferrée de compétence québécoise.

Programme de soutien au déploiement des autobus scolaires électriques

Le [Programme de soutien au déploiement des autobus scolaires électriques](#) au Québec⁷ découle du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020. Il vise à soutenir financièrement les transporteurs scolaires dans le processus d'électrification de leur parc de véhicules; à favoriser l'introduction des autobus scolaires électriques au Québec; à contribuer au développement du secteur industriel de l'électrification des transports en émergence au Québec; à réduire le bruit et à améliorer la qualité de l'air à bord des autobus scolaires et à agir comme outil de sensibilisation auprès des propriétaires d'autobus scolaires et de la population en général. Dans le cadre du Plan pour une économie verte 2030 lancé en novembre 2020, le gouvernement du Québec confirme sa volonté de poursuivre le soutien à l'électrification du parc des autobus scolaires. Ce programme sera donc offert dans les années à venir.

⁵ Objectif 1 du [Plan stratégique 2019-2023](#) : Maintenir les infrastructures en bon état

⁶ Objectif 4 du [Plan stratégique 2019-2023](#) : Soutenir la mise en place de services en transport collectif

⁷ Objectif 3 du [Plan stratégique 2019-2023](#) : Poursuivre l'électrification des transports

Programme d'aide Écocardionnage

Le [Programme d'aide Écocardionnage](#) a été mis en place par le Ministère dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques du gouvernement du Québec, en vertu de la priorité 17, soit « Réduire l'empreinte environnementale du transport routier des marchandises ». Le programme offre du soutien financier aux entreprises de camionnage qui font l'acquisition de technologies ou de véhicules qui permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Avec le Plan pour une économie verte 2030, le gouvernement entend continuer à encourager les efforts entrepris par le secteur du transport des marchandises dans la lutte aux changements climatiques. Ce programme sera donc offert dans les années à venir.

Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains

Le [Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains](#) a pour objectif d'accroître la part modale des déplacements actifs en milieu urbain et de réduire les émissions de gaz à effet de serre associées aux déplacements des personnes. Plus précisément, le programme vise à développer et à améliorer des réseaux piétonniers et cyclables efficaces, sécuritaires, concurrentiels et complémentaires par rapport aux autres modes de transport en milieu urbain ainsi qu'à améliorer la sécurité et la quiétude des piétons et des cyclistes afin de favoriser la marche et le vélo.

Programme d'aide aux infrastructures de transport actif (Véloce III)

Le [Programme d'aide aux infrastructures de transport actif \(Véloce III\)](#) a pour objectif de soutenir le développement, l'amélioration et l'entretien d'infrastructures de transport actif. Il appuie des modes de transport permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre causées par les déplacements des personnes, favorise un transfert modal vers les transports actifs et soutient un tourisme durable.

Le programme comporte trois volets :

- volet I – Développement de la Route verte et de ses embranchements;
- volet II – Amélioration des infrastructures de transport actif;
- volet III – Entretien de la Route verte et de ses embranchements.

Programme d'aide financière au développement de l'offre de vélos en libre-service

Le [Programme d'aide financière au développement de l'offre de vélos en libre-service](#) (OVLIS) vise à développer l'offre de vélos en libre-service dans les périmètres urbains des municipalités du Québec dans le but d'offrir davantage de choix en matière de transport durable à la population pour les courts déplacements, le tout en remplacement du voiturage en solo ou en complément des autres modes de transport individuel ou collectif. Plus précisément, il vise à :

- développer un service de vélos en libre-service dans les agglomérations du Québec où un tel service n'est pas en place;
- augmenter l'offre dans les agglomérations déjà desservies;
- diversifier l'offre en mettant à la disposition des usagers des vélos à assistance électrique, notamment dans les endroits où la topographie limite les déplacements actifs.

Programme d'aide aux véhicules tout-terrain du Québec

Le [Programme d'aide financière aux véhicules tout-terrain du Québec](#) vise à favoriser une pratique sécuritaire du véhicule tout-terrain sur l'ensemble des sentiers agréés par la Fédération québécoise des clubs quads et à renforcer la permanence de ces sentiers.

Programme d'aide financière aux clubs de motoneigistes du Québec

Le [Programme d'aide financière aux clubs de motoneigistes du Québec](#) vise à favoriser une pratique sécuritaire de la motoneige sur l'ensemble des sentiers agréés par la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec et à renforcer la permanence de ces sentiers.

Programme d'aide financière aux véhicules hors route – Infrastructures et protection de la faune

Le [Programme d'aide financière aux véhicules hors route – Infrastructures et protection de la faune](#) a pour but de renforcer la sécurité dans la pratique des véhicules hors route, la pérennité des sentiers de véhicules hors route et le respect de la faune et des habitats fauniques lors de cette pratique.

Le programme se décline en deux volets :

- volet I – Infrastructures et sécurité;
- volet II – Protection de la faune et des habitats fauniques.

Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire

Le [Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire](#) vise à réduire ou à éviter les émissions de gaz à effet de serre par l'amélioration de l'efficacité énergétique des organismes et des entreprises qui exploitent des services de transport maritime, aérien et ferroviaire, notamment par l'utilisation de matériel et d'équipement de transport plus performants et le recours à des énergies émettant moins de gaz à effet de serre.

Le programme est constitué de deux volets :

- volet I – Infrastructures et équipements;
- volet II – Études et projets pilotes.

Programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales

Le [Programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales](#) a pour objectif de soutenir les transporteurs aériens, les aéroports, les municipalités et les organismes locaux afin d'améliorer et de développer l'offre de services aériens en région. Ce programme permet, notamment, de favoriser l'établissement, le développement ou l'amélioration des dessertes aériennes régionales répondant à la demande des usagers.

Le programme se décline en deux volets :

- volet I – Financement des dessertes aériennes;
- volet II – Promotion, études, mises en marché et équipements.

Programme d'aide pour le maintien des services aériens régionaux essentiels en période d'urgence sanitaire

Le [Programme d'aide pour le maintien des services aériens régionaux essentiels en période d'urgence sanitaire](#) vise à soutenir les transporteurs afin qu'ils puissent offrir des services aériens essentiels dans les régions du Québec au cours de la période d'urgence sanitaire liée à la COVID-19.

Programme de réduction des tarifs aériens

Le [Programme de réduction des tarifs aériens](#) pour les usagers des transports a pour but de réduire le coût des déplacements par avion effectués uniquement à l'intérieur du Québec afin de les rendre plus abordables et ainsi d'améliorer la mobilité des citoyens vivant dans les régions éloignées du Québec.

Programmes de soutien aux infrastructures de transport ferroviaire et à l'intégration modale⁸

Le [Programme de soutien aux infrastructures de transport ferroviaire et à l'intégration modale](#) vise à préserver l'intégrité du réseau ferroviaire et du système de transport au Québec, notamment en lien avec les répercussions des changements climatiques; à améliorer l'efficacité et la compétitivité du réseau ferroviaire et du système de transport au Québec; à améliorer l'offre d'infrastructures de transport ferroviaire des marchandises et à améliorer l'intégration du transport ferroviaire au transport routier ou maritime.

Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal

Le [Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal](#) a pour objectif de réduire ou d'éviter les émissions de gaz à effet de serre générées par le transport des marchandises et des personnes par l'implantation de projets intermodaux et la promotion des services maritimes et ferroviaires.

⁸ Objectif 6 du [Plan stratégique 2019-2023](#) : Développer l'intermodalité du réseau

Le programme est constitué de cinq volets :

- volet I – Projets avec dépenses d'infrastructures;
- volet II – Projets sans dépenses d'infrastructures;
- volet III – Projets pilotes;
- volet IV – Études;
- volet V – Promotion des modes de transport maritime ou ferroviaire.

Activités complémentaires offertes contribuant à l'occupation et à la vitalité des territoires

Le Ministère mène d'autres activités contribuant à l'occupation et à la vitalité des territoires du Québec.

Offre des services aériens gouvernementaux

Le Ministère continue d'offrir le transport sanitaire, le transport de lutte contre les incendies de forêt, de recherche et de sauvetage de personnes ainsi que le transport des équipes ministérielles par l'intermédiaire du Service aérien gouvernemental.

Maintien des infrastructures aéroportuaires sécuritaires

En respect de sa mission, le Ministère continue de jouer son rôle d'acteur de l'occupation et de la vitalité des territoires par le maintien d'infrastructures aéroportuaires dans cinq régions du Québec au sud du 55^e parallèle. On dénombre treize aéroports pour lesquels des investissements sont programmés chaque année en vue d'améliorer la sécurité des infrastructures et le niveau de service et de moderniser les aéroports.

Pour certaines régions enclavées, la mobilité de la population et des marchandises dépend du transport aérien et maritime. Pour des régions éloignées des grands centres ou des services spécialisés, le maintien d'infrastructures aéroportuaires contribue au développement économique et à la vitalité du territoire en assurant un lien aérien, notamment pour les évacuations médicales, les navettes pour des soins de santé, les interventions en forêt telles que celles visant la lutte contre les incendies ou les insectes, les vols privés, en plus d'une offre commerciale normale.

Soutien à la vitalité des régions isolées, enclavées et éloignées

Le gouvernement a entendu les citoyens lors du Sommet sur le transport aérien régional. Ceux-ci souhaitent pouvoir bénéficier d'un accès amélioré aux régions à des coûts raisonnables. Le gouvernement, dans le cadre du Plan d'action de la Politique de mobilité durable, agit par l'intermédiaire de programmes propres à ces régions.

CHAPITRE 2 : ACTIONS EN RÉPONSE AUX PRIORITÉS RÉGIONALES

Ce chapitre présente, pour chaque région administrative, les éléments suivants :

Priorités

Les priorités suivantes en matière de mobilité ont été établies par les différents intervenants⁹.

Réponses

Outre les programmes en vigueur et les mesures existantes ou prévues dans la Politique de mobilité durable – 2030 pour répondre aux différents enjeux soulevés, le Ministère a déterminé les actions particulières suivantes afin de répondre aux priorités régionales.

Région : Abitibi-Témiscamingue

| Priorité | Réponses |
|---|---|
| 7 – Assurer la mobilité durable, efficiente et efficace des personnes et des biens sur l'ensemble du territoire de la région de l'Abitibi-Témiscamingue ainsi que les liens avec les régions limitrophes et les grands centres. | Ajouter des voies de dépassement sur la route 117 pour améliorer la circulation et la sécurité. |
| | Offrir une aide financière aux transporteurs aériens régionaux afin de relancer les services aériens à la suite de la pandémie de COVID-19, par l'entremise du Programme d'aide pour le maintien des services aériens régionaux essentiels en période d'urgence sanitaire . |
| | Appuyer financièrement l'aéroport de Val-d'Or dans le cadre du Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales pour la réfection du tablier et de la voie de circulation utilisés pour les activités de la SOPFEU. |
| | Appuyer financièrement l'aéroport de Rouyn-Noranda dans le cadre du Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales pour la réfection de la piste. |
| | Appuyer financièrement l'aéroport d'Amos dans le cadre du Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales pour l'acquisition de divers équipements aéroportuaires, le remplacement de clôtures et la construction d'un bâtiment. |

⁹ [Stratégie gouvernementale pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2018-2022](#). Gouvernement du Québec, ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, version actualisée, 2020.

Région : Bas-Saint-Laurent

| Priorité | Réponses |
|---|--|
| 1 – Agir pour l'attractivité de la région | Élaborer un plan quinquennal d'exploitation, d'entretien et de travaux d'immobilisations du port de Gros-Cacouna dont le Ministère est devenu propriétaire en 2020. |
| | Élaborer un plan quinquennal d'exploitation, d'entretien et de travaux d'immobilisations du port de Rimouski dont le Ministère est devenu propriétaire en 2020. |
| | Élaborer un plan quinquennal d'exploitation, d'entretien et de travaux d'immobilisations du port de Matane dont le Ministère est devenu propriétaire en 2020. |
| | Poursuivre la réalisation des travaux de transformation de la route 185 en autoroute à deux voies par direction pour finaliser le lien entre l'autoroute 20 et le Nouveau-Brunswick. |

Région : Capitale-Nationale

| Priorité | Réponses |
|--|---|
| 5 – Assurer la pérennité du transport adapté et collectif. | Contribuer à la planification de l'enquête origine-destination de la région Québec en collaboration avec les partenaires du milieu municipal. |
| | Poursuivre l'accompagnement auprès de la Ville de Québec et du Réseau de transport de la Capitale dans le cadre de la planification du projet de Réseau structurant de transport en commun. |

Région : Centre-du-Québec

| Priorité | Réponses |
|--|--|
| 5 – Assurer des services de proximité. | Poursuivre la planification du projet d'amélioration de l'autoroute 55 entre l'échangeur des Acadiens et l'autoroute 20 afin d'améliorer la sécurité routière. |
| | Poursuivre l'accompagnement des acteurs du milieu (les municipalités régionales de comté et les municipalités) visant la consolidation du transport collectif urbain et régional et du transport adapté ainsi que l'adaptation aux nouvelles mobilités intégrées dans les systèmes de transport. |
| | Participer au Comité Transport piloté par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation en codéveloppement avec les municipalités régionales de comté de la région. |

Région : Chaudière-Appalaches

| Priorités | Réponses |
|--|--|
| 5 – Favoriser le transport des biens et des personnes en Chaudière Appalaches. | Poursuivre la planification du projet de remplacement du tablier du pont de Québec. |
| | Poursuivre la planification du projet du tunnel Québec-Lévis. |
| | Appuyer le projet d'implanter des mesures prioritaires pour le transport en commun par l'aménagement de voies réservées sur le boulevard Guillaume-Couture. |
| | Poursuivre la planification de l'interconnexion du transport en commun entre Québec et Lévis. |
| | Réhabiliter le réseau ferroviaire régional entre Charny et Vallée-Jonction sur la rive droite (est) de la rivière Chaudière. |
| | Réhabiliter la voie ferrée de Vallée-Jonction vers Thetford Mines. |
| 6 – Faire du tourisme un moteur économique de développement des communautés en Chaudière Appalaches. | Collaborer, en tant que propriétaire, aux projets de sentiers de véhicules hors route (VHR) dans l'emprise du chemin de fer Québec Central menés par les fédérations locales et appuyés, notamment, par la MRC des Appalaches. |
| | Collaborer, en tant que propriétaire, au projet de piste cyclable dans l'emprise du chemin de fer Québec Central mené par la MRC Robert-Cliche, en partenariat avec les MRC de Beauce-Sartigan et de La Nouvelle-Beauce. |

Région : Côte-Nord

| Priorité | Réponses |
|--|---|
| 2 – Désenclaver la Côte-Nord et ses communautés en agissant sur les fronts du transport et des télécommunications. | Entreprendre les travaux de construction de la route 138 entre Kegaska et La Romaine. |
| | Entreprendre les travaux de construction de la route 138 entre La Tabatière et Tête-à-la-Baleine. |
| | Réaliser les études nécessaires à la préparation des projets de construction de la route 138 entre La Romaine et Tête-à-la-Baleine. |
| | Réaliser les études nécessaires à la préparation des projets de construction de la route 138 entre La Tabatière et Vieux-Fort. |
| | Poursuivre les travaux d'amélioration de la route 389. |

| | |
|--|--|
| | Réaliser des travaux de rechargement de l'aire de mouvement, de réfection du balisage et du drainage à l'aéroport de La Tabatière. |
| | Relocaliser les unités lumineuses de pentes d'approche et remplacer le balisage à l'aéroport de La Romaine. |

Région : Estrie

| Priorités | Réponses |
|--|--|
| 3 – Mettre en place les conditions gagnantes pour favoriser l'attraction d'entreprises. | Achever le prolongement de l'autoroute 410. |
| | Réaménager les approches du pont de Fer, sur la route 263 à Lambton. |
| | Construire une bretelle d'entrée entre la route 141, en direction nord, et l'autoroute 10 à Magog. |
| 7 – Augmenter l'accessibilité aux milieux naturels pour la pratique d'activités récréatives par les citoyens et les visiteurs. | Appuyer l'offre et l'interconnexion des réseaux cyclables pour en faire des réseaux d'envergure par la construction d'une passerelle piétonne et cycliste sur la route 220 au-dessus de l'autoroute 10 à Sherbrooke. |

Région : Gaspésie

| Priorités | Réponses |
|--|--|
| 6 – Assurer, de façon fiable et efficace, le transport des personnes, des marchandises et des informations sur l'ensemble du territoire. | Poursuivre la réhabilitation du chemin de fer de Gaspésie par la mise en service de deux ponts qui permettront aux trains de marchandises de circuler entre Matapédia et Caplan. |
| | Poursuivre la réhabilitation du chemin de fer de Gaspésie par la mise en service du tronçon ente Caplan et Port-Daniel–Gascons. |
| | Élaborer un plan quinquennal d'exploitation, d'entretien et de travaux d'immobilisations du port de Gaspé, dont le Ministère est devenu propriétaire en 2020. |
| | Négocier une entente de gestion du quai avec la Ville de Percé et ses utilisateurs. |
| | Soutenir le transporteur aérien régional afin qu'il maintienne sa desserte aérienne de Bonaventure en plus d'ajouter Gaspé à son réseau à la suite de la pandémie de COVID-19. |

| | |
|--|--|
| | Améliorer le réseau routier contre l'érosion, la submersion et les inondations par le remplacement et la reconstruction de ponts ainsi que la réfection d'ouvrages de protection côtière. |
| 7 – Soutenir les secteurs d'activité phare de la région que sont l'exploitation et l'aménagement forestier, l'agroalimentaire, les pêches et l'aquaculture, l'industrie éolienne, le tourisme et les technologies propres. | Soutenir financièrement, par l'entremise du Programme de soutien aux investissements dans les infrastructures de transport maritime , le projet de dragage au quai commercial de Grande-Vallée qui permettra le transbordement d'un plus grand volume de billes et de résidus de bois. |

Région : Îles-de-la-Madeleine

| Priorités | Réponses |
|---|--|
| 2 – Assurer des liens de transport et de communication efficaces entre l'archipel et le continent. | Soutenir financièrement le transporteur aérien de l'archipel afin de maintenir une desserte aérienne de qualité à la suite de la pandémie de COVID-19 et de la suspension des vols d'un transporteur aux Îles-de-la-Madeleine. |
| | Soutenir la mise en place d'une prestation de desserte maritime optimale et pérenne pour la population des Îles-de-la-Madeleine afin d'assurer la mobilité des personnes et des biens (IDLIM). |
| 4 – Pratiquer une gestion durable du territoire et de ses richesses dans le respect de la culture locale et des principes de développement durable. | Effectuer des interventions à Pointe-aux-Loups (route 199) pour protéger le secteur contre les répercussions de l'érosion. |
| | Effectuer des interventions dans le secteur de La Martinique pour le protéger contre les répercussions de l'érosion. |
| | Effectuer des interventions à la traverse du détroit entre l'île de Havre-aux-Maisons et la Dune-du-Nord pour la protéger contre les répercussions de l'érosion. |
| | Effectuer des interventions à Grosse-Île pour protéger le secteur contre les répercussions de l'érosion. |

Région : Lanaudière

| Priorité | Réponse |
|--|---|
| 6 – Soutenir le développement d'un plan d'action régional intégré visant le développement et la promotion du transport actif et du transport collectif ainsi que le développement d'une offre inter-MRC. | Réaliser une étude pour l'implantation d'un réseau métropolitain de voies réservées sur les autoroutes 13, 20, 25, 440 et 640 ainsi que sur la route 116. |

Région : Laurentides

| Priorités | Réponses |
|--|---|
| 1 – Assurer la prospérité économique des Laurentides dans une approche de développement durable. | Renouveler l'offre de mesures de soutien favorisant l'utilisation de véhicules lourds électriques par l'entremise du Programme d'aide Écocamionnage et du Programme de soutien au déploiement des autobus scolaires électriques . |
| 5 – Optimiser les mobilités des individus et des marchandises. | Poursuivre la planification du projet de prolongement de l'autoroute 19 entre les autoroutes 440 et 640 qui comprend l'aménagement de voies réservées aux autobus, au covoiturage et aux véhicules électriques. |
| | Poursuivre la planification de projets visant l'amélioration de la sécurité routière dont le réaménagement de la route 117 entre Labelle et Rivière-Rouge. |
| | Poursuivre la planification de projets visant l'amélioration de l'autoroute 50 entre L'Ange-Gardien et Mirabel. |

Région : Laval

| Priorité | Réponses |
|---|--|
| 9 – Une ville écoresponsable et résiliente – la stratégie lavalloise de lutte contre les changements climatiques. | Continuer, dans le respect de ses compétences, à soutenir le projet de Réseau express métropolitain (REM) mis de l'avant par la Caisse de dépôt et placement du Québec en vertu de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain. |
| | Soutenir CDPQ Infra dans l'étude d'un prolongement du REM visant à desservir le centre de Laval. |
| | Continuer de soutenir l'étude d'un projet structurant de transport collectif de type service rapide par bus dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde. |

| | |
|--|---|
| | Réaliser une étude pour l'implantation d'un réseau métropolitain de voies réservées sur les autoroutes 13, 20, 25, 440 et 640 ainsi que sur la route 116. |
| | Poursuivre la planification du projet de prolongement de l'autoroute 19 entre les autoroutes 440 et 640 qui comprend l'aménagement de voies réservées aux autobus, au covoiturage et aux véhicules électriques. |
| | Collaborer aux projets de reboisement de certaines bretelles autoroutières de la Ville de Laval afin de combattre les îlots de chaleur. |

Région : Mauricie

| Priorités | Réponses |
|---|---|
| 3 – Assurer l'occupation dynamique de l'ensemble du territoire mauricien. | Poursuivre la planification du projet de réfection de la dalle centrale du pont Lavolette afin d'en assurer la fonctionnalité, la sécurité et la pérennité. |
| 5 – Favoriser la qualité de vie et le bien-être de la population. | Participer à l'instance régionale de concertation en mobilité durable. |

Région : Montérégie

| Priorité | Réponses |
|--|---|
| 8 – Contribuer à l'amélioration du transport comme axe névralgique et structurant de l'ensemble des secteurs d'activité en Montérégie. | Poursuivre la préparation du projet d'amélioration de l'autoroute 30 entre Brossard et Boucherville qui prévoit notamment des aménagements favorisant le transport collectif. |
| | Réaliser les travaux de construction de la phase III du prolongement de l'autoroute 35 entre Saint-Sébastien et Saint-Armand. |
| | Poursuivre la préparation de la phase IV du prolongement de l'autoroute 35 entre Saint-Armand et la frontière américaine. |
| | Procéder à l'implantation de onze nouvelles installations de vidéosurveillance sur le territoire montérégien. |
| | Réaliser une étude pour l'implantation d'un réseau métropolitain de voies réservées sur les autoroutes 13, 20, 25, 440 et 640 ainsi que sur la route 116. |
| | Soutenir CDPQ Infra dans l'étude des projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et de la continuité de la ligne jaune du réseau de métro. |

| | |
|--|--|
| | Soutenir CDPQ Infra dans l'étude d'un projet structurant de transport collectif pour desservir le secteur de Chambly/Saint-Jean-sur-Richelieu. |
| | Finaliser les aménagements cyclables et piétons dans le cadre du projet de reconstruction du pont Gouin à Saint-Jean-sur-Richelieu. |

Région : Montréal

| Priorités | Réponses |
|---|--|
| 2 – Assurer la performance et l'efficacité de la mobilité. | Poursuivre la collaboration avec la Ville de Montréal dans le cadre du projet de grand parc de l'Ouest. |
| | Poursuivre la collaboration avec la Ville de Montréal dans l'établissement de nouveaux liens de transport collectif et actif dans l'emprise de l'autoroute 440. |
| | Poursuivre la participation à la planification du Programme particulier d'urbanisme des Faubourgs. |
| | Poursuivre la coordination de Mobilité Montréal. |
| | Maintenir la collaboration avec la Ville de Montréal pour la mise en œuvre d'une plate-forme d'échanges afin de relier le Centre de gestion de la mobilité urbaine de la Ville et le Centre intégré de gestion de la circulation de Montréal du Ministère. |
| 8 – Favoriser la croissance d'un réseau d'infrastructures performant. | Continuer de soutenir CDPQ Infra dans l'étude de projets structurants de transport collectif électrique pour relier l'est, le nord-est et le sud-ouest de Montréal au centre-ville. |
| | Appuyer le projet de Service rapide par bus (SRB) dans l'axe du boulevard Pie-IX. |
| | Appuyer le projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal jusqu'à Anjou. |
| | Terminer l'étude en lien avec l'environnement sonore en bordure de l'Autoroute 20 entre les boulevards Saint-Jean et des Sources. |
| | Terminer l'étude portant sur l'environnement sonore en bordure de l'Autoroute 20 entre le boulevard Devon et la rue Jasper. |

Région : Nord-du-Québec

| Priorité | Réponse |
|---|---|
| 2 – Soutenir le développement et la diversification économique. | Entreprendre la construction d'une nouvelle aérogare à l'aéroport de Chibougamau-Chapais. |

Région : Outaouais

| Priorités | Réponses |
|---|---|
| 2 – Favoriser un développement fort et durable des communautés, fondé sur la solidarité et sur un arrimage robuste des milieux ruraux et urbains. | Maintenir l'accompagnement technique auprès des organismes suivants : <ul style="list-style-type: none"> ○ La Société de transport de l'Outaouais relativement au développement du réseau et des infrastructures structurantes de transport en commun dans la portion urbaine de la région; ○ Transcollines (MRC des Collines-de-l'Outaouais), notamment avec le développement de l'offre de service dans la zone rurale de la région; ○ Le Regroupement des transports adaptés et collectifs ruraux de l'Outaouais. |
| 4 – Favoriser la résilience face aux changements climatiques en assurant un développement durable. | Participer à la concertation régionale sur les saines habitudes de vie. |
| | Poursuivre l'accompagnement auprès du village-relais de Maniwaki en vue de l'implantation d'une borne de recharge rapide sur son territoire. |
| | Participer à l'implantation de bornes de recharge à la halte routière du Domaine. |

Région : Saguenay–Lac-Saint-Jean

| Priorité | Réponses |
|--|--|
| 2 – Transports – Assurer la pérennité des chemins multiusages; maximiser le potentiel ferroviaire; optimiser les installations portuaires; achever l'autoroute Alma-La Baie; développer le potentiel aéroportuaire; assurer une meilleure connexion entre la région et le territoire du Plan Nord. | Appuyer les travaux du comité CMAX Transport (comité de maximisation des retombées économiques – volet transport). |
| | Continuer de collaborer au projet d'Écoparc industriel de la MRC du Fjord-du-Saguenay. |
| | Poursuivre les analyses afin d'achever le lien routier Alma-La Baie. |
| | Poursuivre la mise en œuvre du plan d'intervention pour l'amélioration de la route d'Obedjiwan. |

CHAPITRE 3 : CONTRIBUTIONS EN RÉPONSE AUX AUTRES OBJECTIFS DE LA STRATÉGIE

Le Plan d'action 2020-2022 permet de répondre à l'objectif de la Stratégie gouvernementale pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires, qui est d'« exiger de l'administration gouvernementale qu'elle réponde aux priorités des régions et qu'elle travaille à faire avancer les dossiers prioritaires de chaque région ». À cet effet, le ministère des Transports a donné suite à toutes les priorités régionales qui relèvent de sa mission, de sa vision, de ses valeurs organisationnelles et de ses domaines d'activité.

De plus, la Stratégie comporte trois objectifs supplémentaires sur lesquels le Ministère doit se positionner. Il s'agit des objectifs liés à la décentralisation, à la délégation et à la régionalisation.

Décentralisation

La décentralisation se définit comme le processus qui consiste à transférer des fonctions, des pouvoirs et des responsabilités du gouvernement vers une instance autonome et distincte. Cette instance décentralisée dispose de sources de revenus autonomes et ses dirigeants sont élus¹⁰.

Le Ministère n'entend pas effectuer le transfert additionnel de fonctions, de pouvoirs, de responsabilités ou de la gestion d'une ressource sur la base d'une entente, d'un contrat ou d'une convention au monde municipal. Les activités du Ministère sont très variées et demandent un certain nombre de ressources spécialisées. Le Ministère est très impliqué auprès des acteurs municipaux et régionaux dans toutes les régions du Québec. Par exemple, le Ministère met à la disposition des municipalités et des municipalités régionales de comté ses expertises, notamment en matière de chaussées, de structures, de géotechnique, de géologie, d'hydraulique, de matériaux d'infrastructures pour les travaux ou les interventions d'inspection, de construction de ponts et de murs de soutènement, de glissements de terrain, d'inondations, d'érosions côtières, de pergélisols ainsi que de sécurité routière et civile. Le Ministère s'investit sans relâche en région dans les activités de transports collectif et actif des personnes ainsi que de transport aérien des personnes vivant en régions éloignées et isolées.

En conséquence, le Ministère n'a déterminé aucune réponse particulière en matière de décentralisation.

Délégation

La délégation vise le transfert par le gouvernement d'une partie d'une responsabilité ou de la gestion d'une ressource sur la base d'une entente, d'un contrat ou d'une convention et implique un suivi des activités par le gouvernement¹¹.

Le Ministère ne dispose pas de programme de délégation en faveur des municipalités régionales de comté. Il s'agit davantage de cession d'actifs, principalement dans le cadre de projets routiers.

En conséquence, le Ministère n'a déterminé aucune réponse particulière en matière de délégation.

¹⁰ Source : *Nos territoires : y habiter et en vivre! Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016.*

¹¹ Source : *Nos territoires : y habiter et en vivre! Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016.*

Régionalisation

La régionalisation se définit comme étant la déconcentration de certaines responsabilités gouvernementales, du siège social vers les directions régionales, dans la mise en œuvre de services, de politiques et de programmes¹².

En matière de régionalisation, le Ministère couvre l'ensemble des régions du Québec par l'entremise de ses directions générales territoriales et de sa direction générale principale de la région métropolitaine de Montréal. À l'intérieur même du Ministère, il existe une déconcentration de certaines responsabilités en matière de planification et d'activités d'entretien, d'amélioration et de développement des infrastructures ainsi que de mise en œuvre de services, de politiques et de programmes. En effet, les responsabilités et les services ministériels sont partagés entre les directions centrales, les directions générales territoriales et la direction générale principale de la région métropolitaine de Montréal. Par exemple, au sein de la direction générale territoriale, la direction d'exploitation délivre des permis d'accès et les permissions de voirie en vertu de la Loi sur la voirie. Ainsi, chaque région du Québec a accès à des services régionalisés répondant à ses priorités.

En février 2018, le Ministère était déjà doté d'un cadre de gestion des relations avec les municipalités, qui a instauré le Forum Mobilité-Municipalités. Celui-ci est le lieu privilégié pour discuter et débattre des grands enjeux en transport qui touchent les municipalités et des questions relatives aux liens qui unissent aménagement du territoire et transport. À cet effet, le Ministère rencontre le milieu municipal deux fois par an¹³.

Le Ministère assure également une présence majoritaire de ses ressources humaines en territoire, avec une part totale d'environ 55 % toutes catégories d'emploi confondues excluant celles des bureaux régionaux de la Capitale-Nationale et de Montréal¹⁴.

Finalement, le Ministère n'a déterminé aucune réponse particulière additionnelle en matière de régionalisation. Il poursuit son engagement de collaboration avec les élus des municipalités et des régions du Québec par l'entremise de ses directions générales territoriales.

¹² Source : *Nos territoires : y habiter et en vivre! Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016*.

¹³ Dans le cadre de gestion, le Ministère doit échanger au moins deux fois par année (jusqu'à trois fois par année dans le cas des municipalités de plus de 100 000 habitants) sur les enjeux régionaux et les préoccupations, dont une fois pour présenter la programmation routière régionale. Dans la mesure du possible, le Ministère peut utiliser les tables de concertation régionales existantes.

¹⁴ Source : Effectif des membres du personnel dans les bureaux régionaux qui excluent ceux de la Capitale-Nationale et de Montréal. Données produites dans le cadre du Rapport annuel de gestion 2019-2020.

CONCLUSION

La Loi pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires précise que la Stratégie pouvait être ajustée avant son échéance de façon à mieux promouvoir l'occupation et la vitalité des territoires. Dans cette optique, les priorités régionales pouvaient, au besoin, être ajustées si tel était le souhait des comités directeurs régionaux, tandis que les engagements du gouvernement pouvaient être revus ou enrichis, et ce, particulièrement si des régions revoyaient leurs priorités.

Dans ce contexte, le présent plan d'action constitue une deuxième réponse du Ministère aux priorités régionales et aux objectifs de la Stratégie. Ce plan d'action permet d'intégrer les enseignements tirés de la mise en œuvre du premier plan d'action 2018-2020 et, notamment, de recentrer la portée des interventions du Ministère en matière d'occupation et de vitalité des territoires.

En somme, le Ministère continue de soutenir le développement local et régional des territoires du Québec. Il mènera, en 2020-2022, un large éventail d'actions y contribuant fortement, telles que le financement de la mobilité durable et l'investissement dans la programmation routière, maritime, ferroviaire et aérienne.

