



FICHE TECHNIQUE

Les transports collectifs à Terrebonne en 2025

Résultats du sondage Léger sur le transport collectif (17 février 2025)

Léger a été mandaté par COPTICOM pour sonder les Québécoises et Québécois sur leur perception du transport collectif au Québec.

Léger a réalisé un sondage web auprès de 1 007 répondants

Les données ont été collectées du 14 au 16 février 2025.

- **69 %** : Part de la population québécoise qui souhaite que le gouvernement du Québec, en collaboration avec les municipalités, augmente le financement du transport collectif afin d'offrir un service plus fréquent, rapide, accessible et fiable.
 - **74 %** dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal
- **77 %** : Part de la population québécoise qui demande au gouvernement du Québec de maintenir ou d'augmenter sa cible annuelle de 5% d'investissement dans l'offre de transport collectif. (Plan d'action 2018-2023 de la Politique de mobilité durable 2030)
 - **80 %** dans la RMR de Montréal

Politique de mobilité durable (2018 -2030)

- « De 2007 à 2015, les efforts gouvernementaux ont permis d'augmenter l'offre de service de transport en commun de près de 32 %, ce qui a contribué à une hausse de l'achalandage de plus de 15 % pour la même période. Il est temps de donner une nouvelle impulsion et poursuivre sur cette lancée. »
- « Afin d'atteindre la cible de 37,5 % de réduction des émissions de GES, il est nécessaire d'augmenter l'offre de service de transport en commun de 5 % par année. »
- « **[Soutien au financement des opérations]** Pour atteindre cet objectif, le gouvernement bonifie à la fois le Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) et le Programme d'aide au transport collectif des personnes et aux immobilisations en transport en commun (PAGTCP). »

Politique québécoise du transport collectif (2007-2012)

- Mise en œuvre en 2007, la Politique québécoise du transport collectif souhaitait hausser l'offre de service de 16% en cinq ans. Le but était d'augmenter l'achalandage de 8% dans les transports en commun.
- L'offre de service des transports collectifs a plutôt haussé de 23% et on a assisté à une hausse d'achalandage immédiate de 11%.



Ambitions de financement des infrastructures de transport collectif du gouvernement du Québec

Plan pour une économie verte 2030 (PEV 2030)

- **1.2.3 La mobilité durable pour le transport de personnes : réduire la place de « l'auto solo »¹**
 - Le développement des transports collectifs pourra compter sur un financement conséquent.²
 - Le gouvernement augmentera la part de ses investissements dans le développement des transports collectifs par rapport au développement du réseau routier. Des investissements considérables seront consacrés à la construction de réseaux structurants de transport collectif électrifiés.³

Plans de mise en oeuvre (PMO) du PEV 2030

- **PMO 2021-2026** : Cible d'équilibrer les investissements entre le transport collectif et le réseau routier⁴
- **PMO 2022-2027** : Cible d'équilibrer les investissements entre le transport collectif et le réseau routier⁵
- **PMO 2023-2028** : Cible d'équilibrer les investissements entre le transport collectif et le réseau routier⁶
- **PMO 2024-2029** : *Absence pour la première fois de cette cible et déclin important du financement au développement de l'offre de transport collectif (PADTC)*

¹ Source : Plan pour une économie verte 2030, gouvernement du Québec, p.43

² Source : Ibid

³ Source : Ibid

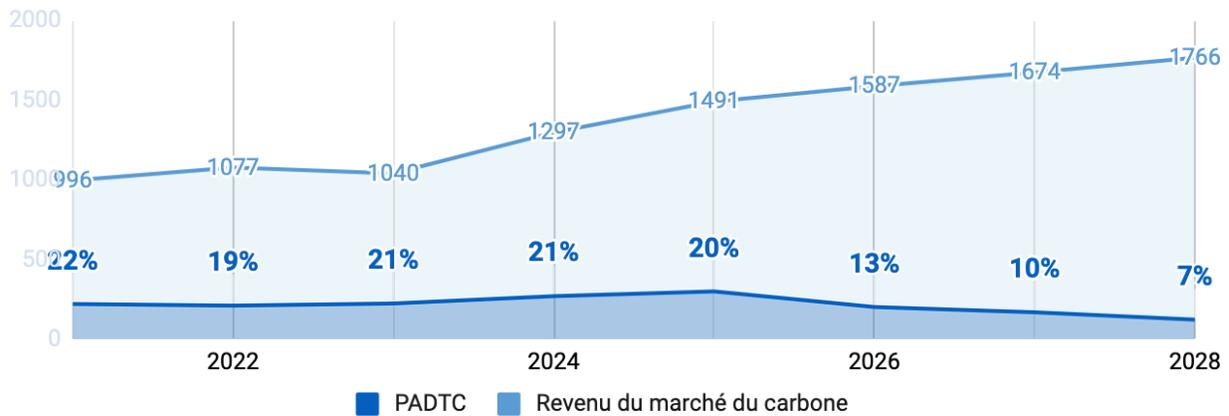
⁴ Source : Plan de mise en oeuvre 2021-2026 du Plan pour une économie verte 2030, MELCCFP, p.28

⁵ Source : Plan de mise en oeuvre 2022-2027 du Plan pour une économie verte 2030, MELCCFP, p.48

⁶ Source : Plan de mise en oeuvre 2023-2028 du Plan pour une économie verte 2030, MELCCFP, p.46



Part des revenus du marché carbone pour le développement du transport collectif (PADTC, 2021-2029, M\$)



Le programme responsable du développement de l'offre de transport collectif, le PADTC recevait jusqu'à maintenant environ 20 % des revenus du marché carbone, mais est maintenant projeté de ne recevoir que 122 M\$ sur les 1766 M\$ en 2028–2029, comparativement à 269 M\$ sur 1297 M\$ en 2024–2025. (PMO 2024–2029)

Investissements prévus par le gouvernement du Québec en transport collectif au Plan québécois des infrastructures (PQI)

Dans le cadre du PQI 2020–2030, le gouvernement du Québec avait affiché l'ambition d'équilibrer les investissements en transport collectif et ceux pour le réseau routier. Ce seuil n'a jamais été atteint, depuis le pic de 33,6% de 2020.

Tableau représentant les investissements prévus au Plan québécois des infrastructures, en milliards de \$ depuis 2018⁷ :

Année	Réseau routier	Transport collectif	Ratio transport collectif
2018–2028	20,0	9,0	31 %
2019–2029	24,6	9,0	26,7 %
2020–2030	26,8	13,6	33,6 %
2021–2031	28,3	12,8	31,1 %

⁷ Source : Plan québécois des infrastructures 2024–2034, gouvernement du Québec – Infographie article [Options Politiques](#) (21 juin 2024)



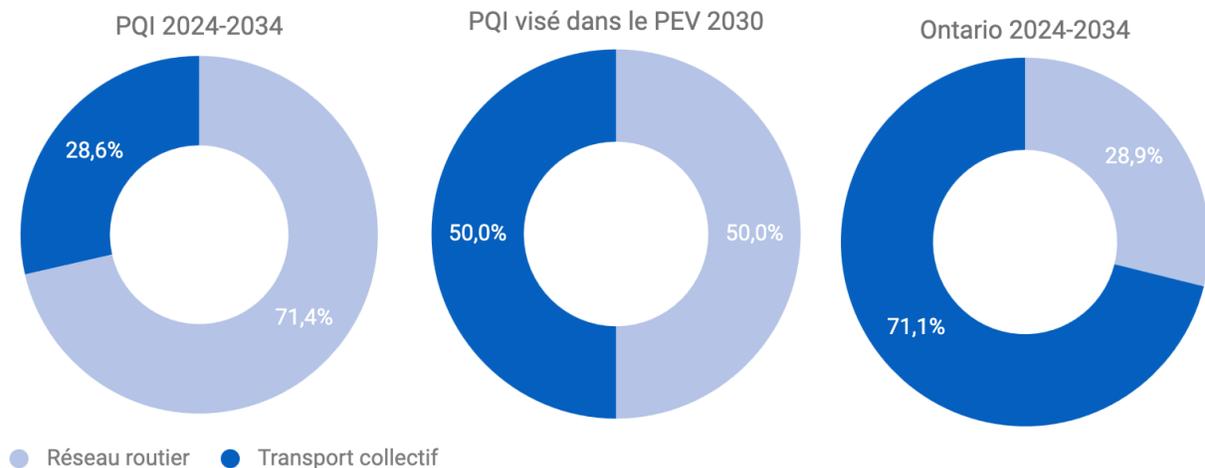
2022-2032	30,7	13,4	31 %
2023-2033	31,5	13,8	30,4 %
2024-2034	34,5	13,8	28,5 %

Le PQI 2024-2034 n'a pas augmenté l'enveloppe en transport collectif depuis 2020, mais a ajouté plus de 3 milliards \$ pour le réseau routier par rapport au PQI 2023-2033, et 10 milliards depuis le PQI 2019-2029.

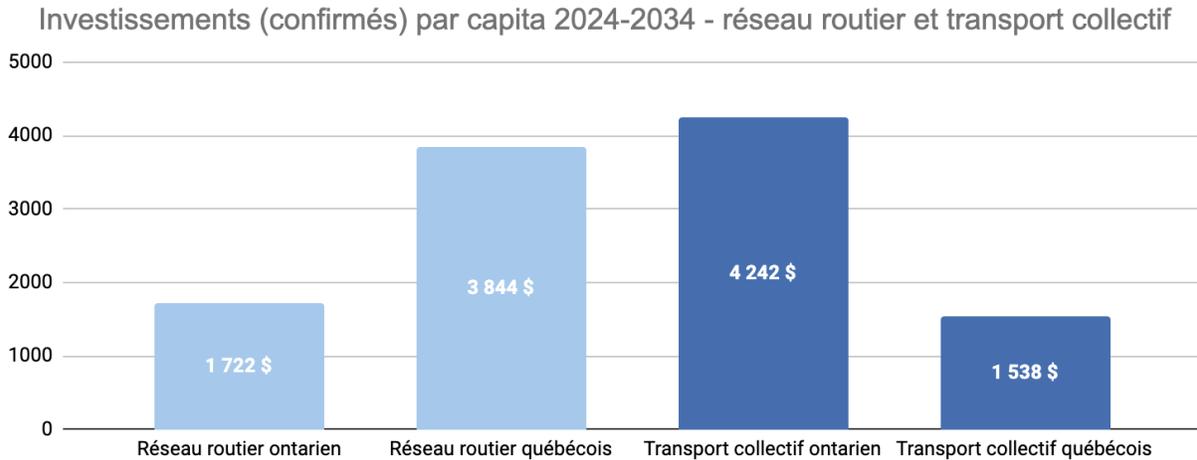
Pour l'exercice 2024-2025, voici ce que le PQI prévoit en matière de transports :

- Réseau routier : 2 milliards \$
 - Maintien en bon état
 - Développement
- Transport collectif : 0,7 milliard \$
 - Amélioration de la mobilité
 - Électrification du transport collectif

71,4% de l'enveloppe dédiée aux transports est consacrée au réseau routier contre 28,6% pour le transport collectif. (PQI 2024-2034) En Ontario, cette proportion est inverse pour plutôt favoriser le transport collectif :



Proportionnellement à la population, le Québec investit presque trois fois moins que l'Ontario en transport collectif, mais plus du double pour le réseau routier.



Le budget 2024-2034 de l'Ontario incluait effectivement 67,5 G\$ pour le transport collectif contre 27,4 G\$ pour le réseau routier.⁸

Mobilisation des élus locaux

- **19 août 2024** : la Table des préfets et élus de la couronne nord (TPÉCN) a adopté à l'unanimité une résolution réclamant du gouvernement du Québec des « actions concrètes pour bonifier les transports en commun ».⁹
- **11 septembre 2024** : sept maires de villes au nord de Montréal ont pris la parole à l'Assemblée nationale du Québec pour se révolter contre le manque de transport collectif pour le demi-million de personnes qu'ils représentent.¹⁰
- **26 novembre 2024** : vingt maires et mairesses de la couronne nord souhaitent replacer les transports en commun de la région métropolitaine au cœur des débats politiques et déposent l'[Agenda mobilité couronne nord](#).¹¹

⁸ [Ontario's Economic and Fiscal Outlook in Brief](#), Ontario, 2024.

⁹ [Des élus de la couronne nord en quête de prévisibilité](#), Bruno Marcotte, La Presse, 19 août 2024

¹⁰ [Transport collectif : les maires de la Rive-Nord se rebellent contre la CAQ](#), Thomas Gerbet, Radio-Canada, 11 septembre 2024

¹¹ [Pour des transports en commun de qualité dans la couronne nord](#), Denis Martin (et 19 cosignataires), La Presse, 26 novembre 2024



La Politique de mobilité durable 2030

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

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

Plan d'action 2018–2023 de la PMD 2030

- Un total de 9,7 milliards de dollars, en plus de 1,8 milliard en aides d'urgence accordées au transport collectif durant la pandémie, a été investi par le Québec pour la mise en œuvre du plan 2018–2023.
- Le plan d'action pour la période 2018–2023 comprend 181 mesures, visant à atteindre les 10 principales cibles de la Politique de mobilité durable (PMD), sous la coordination du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), en collaboration avec trois autres ministères.
- Le plan d'action reconnaît l'importance d'accroître l'offre de services de transport collectif de 5 % par année.¹²
 - Entre 2007 et 2015, les efforts du gouvernement ont permis une augmentation de près de 32 % de l'offre de services de transport en commun, entraînant une hausse de l'achalandage de plus de 15 % sur la même période.
 - Pour atteindre l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 37,5 %, une augmentation de l'offre de service de transport en commun de 5 % par année est nécessaire.

¹² Source : MTMDQ, Plan d'action 2018–2023, p. 21.



Capture d'écran du Plan d'action 2018-2023 ([page 94](#))

POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE - 2030		CIBLES GÉNÉRALES	
Plan d'action 2018-2023		SOCIALE	
Tableau synoptique		70 % de la population québécoise a accès à au moins quatre services de mobilité durable Réduction de 20 % du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail Réduction de 25 % du nombre d'accidents mortels et avec blessés graves par rapport à 2017	
Priorité d'intervention	Mesure	Indicateur	Cible
Dimension 1 : Travailler avec le milieu municipal pour favoriser la mise en place de services de transport durables pour les citoyens			
Favoriser une planification intégrée de l'aménagement du territoire et du transport urbain et régional	Plan de mobilité durable intégrée (incluant accompagnement)	Nombre de plans adoptés	100 % des MRC
	Programme d'aide financière pour le développement durable des milieux de vie	Bilan	2020
	Programme de soutien au développement durable des collectivités - Volet promoteur immobilier	Mise en œuvre du programme	2021
Rendre le transport collectif urbain plus attrayant et compétitif	Bonification des programmes d'aide au transport en commun pour améliorer l'offre de service : • Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) • Programme d'aide au transport collectif des personnes et aux immobilisations en transport en commun (PAGTCP)	Augmentation annuelle de l'offre de service	5 % par année jusqu'en 2023
		Augmentation annuelle de l'offre de service	5 % par année jusqu'en 2023

Résultats clés du dernier bilan synthèse de la PMD (2022-2023)

1. Mobilité au service des citoyens

Cible 1 : 70 % de la population québécoise a accès à au moins quatre services de mobilité durable d'ici 2030.	<ul style="list-style-type: none"> • En 2022, 63 % de la population québécoise avait accès à ces services, marquant une progression importante par rapport à 53 % en 2021. • Le développement de l'offre de vélos en libre-service a largement contribué à cette augmentation.
Cible 2 : Réduction de 20 % du temps de déplacement moyen entre domicile et travail.	<p>Le temps de déplacement moyen est passé de 25,9 minutes en 2017 à 23,6 minutes en 2021, avec une cible de 20,7 minutes en 2030.</p> <p><i>2024: 44% atteinte de la cible</i></p>



Cible 3 : Réduction de 25 % des accidents mortels et avec blessés graves.	Le nombre d'accidents graves est passé de 1 608 en 2017 à 1 350 en 2022, représentant une réduction de 16 % par rapport à l'objectif de 25 % pour 2030. <i>2024: 64% atteinte de la cible</i>
--	--

2. Mobilité à plus faible empreinte carbone

Cible 4 : Réduction de 20 % des déplacements en auto solo.	Malheureusement, les déplacements en auto solo ont augmenté, atteignant 74 % en 2021. La cible de 55 % reste un défi pour 2030. 2024 : -36% atteinte de la cible
Cible 5 : Réduction de 40 % de la consommation de pétrole.	En 2020, la consommation de pétrole dans le secteur des transports avait baissé de 14 %, mais l'objectif de réduction de 40 % reste ambitieux. <i>2024: 36% atteinte de la cible</i>
Cible 6 : Réduction de 37,5 % des émissions de GES.	Les émissions de GES dans le secteur des transports ont légèrement diminué en 2020 (31,6 Mt éq. CO ₂), mais la cible pour 2030 est de les ramener à 17,0 Mt éq. CO ₂ . 2024 : -43% atteinte de la cible

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

Cible 7 : Atteindre 15 milliards de dollars de ventes annuelles dans le secteur des équipements de transport terrestre.	Les ventes ont atteint 14,6 milliards de dollars en 2021, approchant ainsi l'objectif fixé pour 2030. <i>2024: 91% atteinte de la cible</i>
--	--



Cible 8 : Augmenter de 25 % les tonnages de marchandises transbordés.	Les tonnages ont augmenté à 210,2 Mt en 2022, avec un objectif de 248,3 Mt pour 2030. <i>2024: 23% atteinte de la cible</i>
Cible 10 : Réduire de 20 % les dépenses de transport des ménages.	Les dépenses des ménages ont diminué de 6 % en 2021, passant de 10 914 \$ à 10 292 \$ par ménage. L'objectif de 8 731 \$ reste à atteindre d'ici 2030. <i>2024: 13% atteinte de la cible</i>

Source: [5 ans de mise en oeuvre de la PMD: construire sur les résultats pour façonner la mobilité durable de 2030](#) (MTMD, 2024)