



Gouvernement du Québec
Le ministre des Transports,
de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports

Monsieur Jean-Marc Fournier
Ministre responsable des Relations canadiennes et
de la Francophonie canadienne
Leader parlementaire du gouvernement
Édifice Pamphile-Le May
1035, rue des Parlementaires
1^{er} étage. Bureau 1.39
Québec (Québec) G1A 1A4

Cher collègue,

J'ai pris connaissance des questions inscrites au feuillet par le député de Jonquière, monsieur Sylvain Gaudreault, relativement au suivi que le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports a effectué concernant la recommandation 7.6 du 34^e rapport de la Commission de l'administration publique.

Vous retrouverez ci-joint les réponses aux cinq questions posées.

Je vous prie d'agréer, cher collègue, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Laurent Lessard

p. j. (1)

N/Réf. : 20170315-67

Québec
700, boul. René-Lévesque Est, 29^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone : 418 643-6980
Télécopieur : 418 643-2033
ministre@transports.gouv.qc.ca

Suivi de la recommandation 7.6 du 34^e rapport de la Commission de l'administration publique

Questions additionnelles du député de Jonquière

Question 1 : Comment le ministère distingue-t-il ce que le « Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) – FORT » aurait financé comme projets, n'eût été l'existence du Fonds vert?

- L'aide financière autorisée dans le cadre du PAGTCP pour les projets d'acquisition et d'amélioration d'équipements, de matériel roulant et d'infrastructures reliés au transport en commun est généralement versée sur la base d'un remboursement d'un service de la dette qui s'étale sur plusieurs années. Peu de projets sont financés au comptant. Les sommes virées du Fonds vert au FORT spécifiquement pour le PAGTCP **complètent l'ensemble des sommes qui sont disponibles pour effectuer annuellement les versements de subventions pour des projets admissibles.** Sans l'apport des sommes du Fonds vert au FORT, les investissements en transport collectif seraient moins élevés et les organismes de transport collectif auraient dû réviser leurs priorités et revoir à la baisse la planification de leurs investissements en transport collectif pour s'ajuster à l'enveloppe d'investissements disponible. Le Ministère ne dispose pas d'information quant aux projets que les organismes de transport auraient annulés, reportés ou étalés dans le temps si l'enveloppe disponible avait été moins élevée, car cela relève d'abord de la priorisation propre à chaque organisme.

L'approbation de nouveaux projets dans le PAGTCP est établie à partir du budget de dépenses maximales approuvées en tenant compte du financement des projets autorisés dans les années précédentes. Par conséquent, le Ministère ne peut effectuer cette distinction, car il établit sa programmation à partir des sommes totales disponibles pour ce programme sans distinction de leur provenance. L'ensemble de ces sommes permet de subventionner l'ensemble des investissements inscrits au PQI dans le cadre du PAGTCP.

Une reddition de comptes des sommes virées du Fonds vert au FORT est présentée dans le suivi que le Ministère a effectué à la recommandation 7.6 du 34^e rapport de la Commission de l'administration publique.

Question 2 : Concernant le tableau 2 « Programmes et mesures financées par le FORT à partir des sommes virées du Fonds vert » (p. 8) : Pourquoi le Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) (action 13.7) pour l'année 2017 n'est-il toujours pas en vigueur?

- Les normes du PADTC ont fait l'objet d'une révision cette année à la suite de la décision du Conseil du trésor (C.T. 2016106) du 15 mars 2016 en vue de l'adoption du PADTC 2016 et de son renouvellement en 2017. Des versions préliminaires du PADTC 2017 ont été transmises pour commentaires au Conseil du trésor et au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Le C.T. pour l'adoption du PADTC 2017 est en cours d'approbation.

Concernant le tableau 3 « Quantification de la réduction des émissions de GES – Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) (action 13.2) » (p. 9)

Question 3 : Quels sont les critères utilisés par le ministère pour déterminer quels « projets ayant une incidence directe sur la réduction des émissions des GES » peuvent recevoir des sommes virées du Fonds vert au FORT?

- Dans le cadre du PAGTCP, malgré que l'ensemble des projets en transport collectif contribue à la réduction des émissions des GES, le Ministère considère, aux fins de l'utilisation de la somme virée du Fonds vert au FORT, un projet uniquement s'il contribue à une **réduction additionnelle** des émissions de GES par rapport à la situation qui prévalait avant sa réalisation. Ainsi, une analyse de chaque projet autorisé, pour lesquels des dépenses en service de dette sont imputées au PAGTCP, a été effectuée.

Les projets retenus sont ceux ayant pour objectif le financement d'immobilisations en lien direct avec la réduction des émissions de GES selon les catégories suivantes : le remplacement des véhicules diesel par des véhicules hybrides, les mesures préférentielles pour autobus, les stationnements d'incitation, la hausse du parc d'autobus et du nombre de parcours et les projets de développement. Il s'agit donc de projets qui entraînent une réduction additionnelle des émissions de GES, soit des projets d'infrastructures permettant d'augmenter l'offre de service en transport en commun, de favoriser la hausse de l'achalandage, l'acquisition d'autobus plus écoénergétiques et une circulation plus fluide de ces derniers.

Par exemple, le remplacement d'un autobus au diesel par un autobus hybride se traduit par des réductions additionnelles, ce qui ne serait pas le cas si le remplacement avait été effectué par le même modèle d'autobus. Ainsi, dans le premier cas, le projet serait considéré aux fins de l'utilisation des sommes virées du Fonds vert au FORT pour le PAGTCP, ce qui ne serait pas le cas dans le deuxième bien qu'il contribue aussi à réduire les émissions de GES.

Des projets touchant les garages servant au remisage des autobus, lorsqu'ils ne sont pas en fonction, sont également considérés à la condition qu'il s'agisse de nouvelles constructions, car elles permettent en effet de hausser le parc d'autobus, donc de permettre à davantage d'éventuels usagers d'utiliser le transport en commun, ce qui contribue à réduire davantage les émissions de GES.

Question 4 : Est-ce que le critère « d'incidence directe sur la réduction des émissions des GES » est le seul critère déterminant pour l'utilisation des sommes du Fonds vert par le ministère sur la durée du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques?

- Oui.

Question 5 : Quels sont les indicateurs d'incidence directe qui permettent de départager la qualification d'un projet par rapport à un autre projet?

- Le seul indicateur est la réduction des émissions de GES tel que défini à la question 3.
- La quantification de la réduction des émissions de GES, quant à elle, a été effectuée sur l'ensemble des projets considérés aux fins de l'utilisation des sommes virées du Fonds vert au FORT pour le PAGTCP. Ainsi, les dépenses du Ministère découlant de ces projets pour la période du 1^{er} avril 2015 au 30 novembre 2016 totalisent 349,8 M\$, une somme supérieure aux revenus de 193,4 M\$ virés du Fonds vert au FORT pour le PAGTCP pour les années 2015-2016 et 2016-2017. Le solde entre les deux montants est financé par les autres sources de revenus du FORT.