

Présentation aux Consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 102, Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement afin de moderniser le régime d'autorisation environnementale et modifiant d'autres dispositions législatives notamment pour réformer la gouvernance du Fonds vert



Novembre 2016

TABLE DES MATIÈRES

Sommaire.....	ii
À propos de TRANSIT.....	iv
1. L'incontournable et utile Fonds vert.....	1
2. Faire la lumière sur les interventions opaques	2
Des critiques cinglantes de la part du Vérificateur général du Québec	2
De la confusion des genres	3
Programmes au MTQ : des sommes détournées de leurs fins premières	4
3. Mettre fin à la double comptabilité dans les sommes allouées par le Fonds vert	8
4. Conclusion: pour une politique de mobilité durable.....	9
Annexe	11

SOMMAIRE

Créé en 2006, le Fonds vert est un important levier pour le financement de mesures concrètes en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ces mesures visent à accroître les efforts étatiques pour décarboniser la société, au-delà des programmes existants.

Devant de nombreuses critiques en matière de transparence, de rigueur et de reddition de comptes, dont celles du Vérificateur général, la gestion du Fonds vert fait aujourd'hui l'objet d'un important processus de révision, qui s'inscrit dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 102.

Certaines des critiques les plus soutenues concernent une partie des sommes allouées au Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports (MTMDET) dans le cadre de l'Action 13.2 « Transport collectif – FORT » du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2013-2020). Cette mesure permet notamment le versement des sommes qui sont allouées via le Fonds vert – jusqu'à 481 M\$ d'ici 2020 – vers un autre fonds spécial, le FORT (Fonds des réseaux de transport terrestre).

Les mesures financées à travers cette mesure suscitent quatre préoccupations majeures : 1) aucune cible de réduction de GES n'est exigée; 2) elles font l'objet d'exemptions partielles de reddition de compte au MDDELCC; 3) le versement des sommes vers le FORT implique une double comptabilité qui ne permet pas le suivi précis des octrois autorisés dans le cadre du PACC 2013-2020 et 4) on n'y distingue toujours pas les sommes visant la réduction des GES de celles visant l'entretien et le maintien des infrastructures de transport en commun.

Mettre fin à la double comptabilité dans les sommes allouées par le Fonds vert

Pour pallier la situation qui prévaut actuellement et éviter qu'elle ne se reproduise dans d'autres volets du PACC 2013-2020, la réforme de la gestion du Fonds vert doit s'assurer (a) que l'usage des revenus du marché du carbone reflète expressément les finalités du Fonds vert; (b) que le MDDELCC et le MFQ - et non seulement ce dernier - déterminent la répartition des sommes entre les mesures en transport; (c) que les fonds spéciaux demeurent indépendants les uns des autres, et que l'on retire notamment la provision pour le versement dans le FORT des sommes sous gestion du MTMDET et (d) que le MDDELCC et le nouveau Conseil de gestion du Fonds vert soient dotés de comptes totalement transparents.

À ces fins, nous soumettons à l'intention de la Commission des transports et de l'environnement les modifications législatives suivantes :

1. Que le nouvel article 15.4.1, al. 1 de la *Loi sur le MDDEP* conserve une référence expresse aux finalités du Fonds vert, à savoir une référence au paragraphe 1^o du deuxième alinéa de l'article 15.1 de la *Loi sur le MDDEP*;

2. Que l'article 15.4.1, al. 2 de la *Loi sur le MDDEP* confie non seulement au ministre des Finances, mais également au MDDELCC, la capacité de recommander au gouvernement la proportion qui sera affectée aux transports collectifs parmi les deux tiers des sommes vouées aux transports alternatifs à l'automobile en solo.
3. Que soit abrogé l'article 15.4.1, al. 3 de la *Loi sur le MDDEP*, qui prévoit le virement en bloc des sommes transports vert le FORT, et ce, de manière à mettre fin à la double comptabilité du Fonds vert et du FORT. Ce faisant, comme il est d'usage pour tout autre ministère, le MDDELCC pourrait permettre au MTQ de débiter le Fonds vert sans que les sommes ne transitent par un autre fonds spécial, dans ce cas-ci le FORT. Notons qu'en vertu de l'article 12.30, (1^o) c) iii) de la *Loi sur le MTQ*, le FORT peut financer des mesures qui ne servent pas les fins du Fonds vert.

À PROPOS DE TRANSIT

Dans le contexte actuel de crise des infrastructures de transports, TRANSIT se veut un lieu de convergence des analyses et des solutions en matière de transports durables au Québec. Sa mission est de favoriser le développement et l'amélioration des services de transports collectifs au Québec, en s'assurant qu'ils reçoivent le financement nécessaire pour permettre au plus grand nombre possible de citoyens d'en bénéficier. Plus de cinquante organisations réparties sur tout le territoire du Québec sont membres de TRANSIT, qui compte également sur le soutien d'un comité d'experts en matière de transports et d'urbanisme. Pour devenir membre, pour consulter la liste des organismes membres et lire les publications : <http://www.transitquebec.org/>

Depuis sa création en août 2011, TRANSIT a émis une série de recommandations pour pallier la crise des transports et aider le gouvernement et les organisations de transport à atteindre leurs objectifs d'achalandage d'ici 2020, dont l'ajout d'une série de mesures de mitigation supplémentaires pour la région montréalaise, la suspension du développement des infrastructures routières dans les régions urbaines au profit de la réfection des routes et du maintien et du développement des transports collectifs, une répartition plus équitable du FORT, le prolongement et l'augmentation du financement de la politique québécoise sur le transport collectif via le Fonds vert et l'utilisation du Fonds Chantiers Canada pour financer les projets de transports collectifs au Québec.

TRANSIT est une alliance supportée par les organisations suivantes :

- Accès transports viables
- Association canadienne des médecins pour l'environnement
- Association des usagers du transport adapté de Longueuil
- Association étudiante de l'ENAP
- Association pour la santé publique du Québec
- Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique
- Bleu innovation
- Centre alternatif de déplacement urbain de Saguenay
- Centre d'écologie urbaine de Montréal
- Centre d'information sur l'environnement de Longueuil
- Coalition québécoise sur la problématique du poids
- Coalition transports Laval-Lanaudière
- Comité vigilance transport - Longueuil
- Communauto
- Conseil central du Montréal métropolitain - CSN
- Conseil régional FTQ Montréal métropolitain
- Conseil québécois sur le poids et la santé
- Conseil régional de l'environnement Capitale nationale
- Conseil régional de l'environnement de l'Estrie
- Conseil régional de l'environnement des Laurentides
- Conseil régional de l'environnement de Laval
- Conseil régional de l'environnement de Montréal
- Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais
- Convercité

- Démarche des premiers quartiers de Trois-Rivières
- ENvironnement JEUnesse
- Équiterre
- Faculté d'aménagement de l'Université de Montréal
- Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain
- Fédération étudiante de l'Université de Sherbrooke
- Forum Jeunesse de l'île de Montréal
- Fondation David Suzuki
- Fondation Monique-Fitz-Back
- Forum URBA 2015, UQAM
- Front d'action populaire en réaménagement urbain
- Greenpeace
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME)
- Initiative 1,2,3 GO! Longueuil
- Mobili.T
- Mouvement Au Courant
- Mouvement Train de l'Ouest
- Nature Québec
- Plateau Milieu de vie
- Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec
- Table de concertation des aînés de l'île de Montréal
- Table de concertation des groupes de femmes de la Montérégie
- Transport 2000 Québec
- Vélo Québec
- Vivre en Ville
- Ville en vert
- Voyagez Futé
- Vrac environnement

Les membres supportent la mission et la vision de TRANSIT. De plus, ils collaborent aux débats publics sur les enjeux entourant le financement des transports collectifs. TRANSIT rallie également un comité d'experts, dont les membres sont :

- Louis Drouin, Direction de la santé publique de Montréal
- Jean Goulet, Département d'études urbaines et touristiques, UQAM
- David B. Hanna, Département d'études urbaines et touristiques, UQAM
- Florence Junca-Adenot, Département d'études urbaines et touristiques, UQAM
- Paul Villeneuve, École supérieure d'aménagement du territoire et de développement régional, Université Laval

1. L'INCONTOURNABLE ET UTILE FONDS VERT

Créé en 2006, le Fonds vert est un important levier financier pour la lutte aux changements climatiques et la promotion du développement durable au Québec. Les sommes qui y sont versées doivent ainsi permettre de financer des mesures concrètes en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), tout particulièrement dans le secteur des transports, premier secteur responsable des émissions de GES.

Aujourd'hui en 2016, le Québec s'active déjà à préparer son troisième plan d'action transversal en lutte aux changements climatiques. Le chemin parcouru, grâce notamment au Plan d'action sur les changements climatiques 2006-2012 (PACC) et le PACC 2013-2020 est extrêmement important pour nous aligner dans la voie d'une société en décarbonisation.

Le Québec a démontré, dans cette décennie depuis la création du Fonds vert, qu'il a été proactif dans la mise en place des outils requis par cette transition. Or, une telle aventure de transition énergétique est, à de nombreux égards, sans précédents dans l'histoire humaine. Ainsi, l'innovation majeure du Fonds vert a été fort utile, même sans avoir été parfaite

À ce moment-ci, **l'occasion qui se présente de perfectionner cet outil financier qu'est le Fonds vert est toute avisée et à vrai dire incontournable.** Incontournable, car le Fonds vert jouera un rôle étatique encore plus prépondérant dans la prochaine décennie, non seulement des sommes qui y transiteront, mais également par les interventions structurantes qu'il permettra de mettre en place en atténuation, adaptation, recherche et sensibilisation aux effets des changements climatiques.

Nous croyons donc que le projet de loi 102 doit servir à renforcer les bases de la gouvernance et du fonctionnement du Fonds vert, afin qu'il serve fidèlement sa mission pour les prochaines décennies.

2. FAIRE LA LUMIÈRE SUR LES INTERVENTIONS OPAQUES

Devant de nombreuses critiques en matière de transparence, de rigueur et de reddition de comptes, dont celles du Vérificateur général, la gestion du Fonds vert fait aujourd'hui l'objet d'un important processus de révision, qui s'inscrit dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 102. Voici quelques problématiques que nous avons relevé.

Des critiques cinglantes de la part du Vérificateur général du Québec

Divers rapports du Vérificateur général du Québec (VGQ) sont pertinents à l'étude qui du fonds spécial qu'est le Fonds vert. Nous retenons les chapitres 2 : « Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques » du *Rapport du commissaire au développement durable* (printemps 2012) ; 4 : « Budget des fonds spéciaux » de *Vérification de l'information financière et autres travaux connexes* (hiver 2014) ; ainsi que 4 : « Fonds vert : gestion et aide financière » du *Rapport du commissaire au développement durable* (printemps 2014).

Le chapitre « Budget des fonds spéciaux » traite notamment de l'information insuffisante sur les revenus des fonds spéciaux dans les documents du gouvernement (par.22-31), laquelle « ne permet pas de déterminer les diverses sources de revenus [...] [rendant] difficile, voire impossible dans certains cas, de comprendre la façon dont chaque fonds est financé » (par.24).

Ce même chapitre (par.43-54) relève également que les fonds spéciaux bénéficient d'une présentation très sommaire en comparaison des dépenses de programme. Bien qu'ils puissent servir aux mêmes fins que les dépenses de programme, les parlementaires dispose donc de moins d'information lorsqu'ils doivent se prononcer ceux-ci. L'avis exprimé est qu'« une répartition des dépenses des fonds spéciaux semblable à celle du fonds général permettrait d'apprécier davantage l'utilisation prévue des revenus dédiés à ces fonds, d'autant plus que, selon le MFEQ, la création de ceux-ci visait une reddition particulière de leurs activités ».

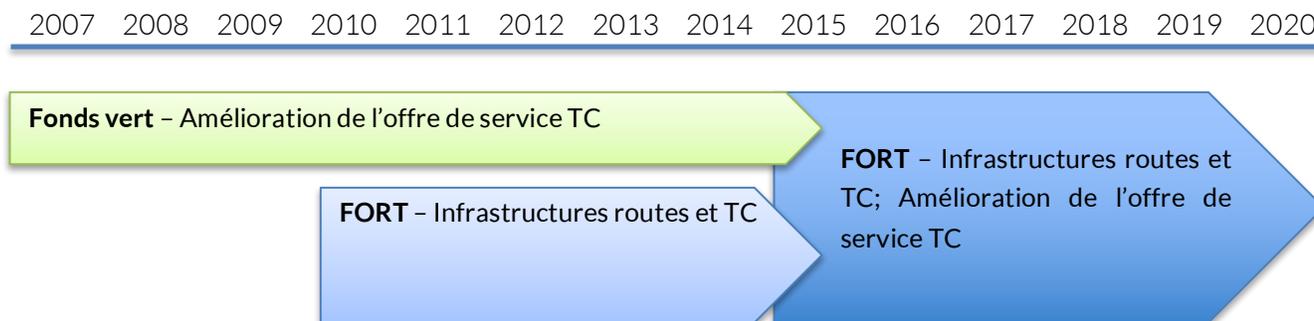
Aussi bien dans les chapitres sur le PACC (par. 85), sur les Fonds spéciaux (par. 83) ou sur le Fonds vert (par. 40-41), les rapports du VGQ font état d'une information diffusée insuffisante qui ne favorise pas la reddition de comptes, le contrôle parlementaire, ainsi que l'imputabilité devant l'ensemble des parties prenante et ultimement devant la population.

De la confusion des genres¹

Cette situation est particulièrement problématique dans le cadre des mesures de réduction des émissions de GES dans le secteur des transports, source principale des émissions du Québec. Il appert que l'essentiel des budgets du Fonds Vert dédiés au secteur des transports – soit 2,096 G\$ sur l'horizon 2020 - sont transférés au Fonds des réseaux de transports terrestres (FORT), un fonds alimenté en grande partie par la taxe sur l'essence et destiné au financement des emprunts servant à la réfection et au développement des réseaux autoroutiers et de transports collectifs. Une fois versé au FORT, il est impossible de déterminer à quelles fins sont consacrées les sommes du Fonds vert.

Jusqu'en 2013-2014², les fonds dédiés du FORT (infrastructures) et les programmes soutenus par le Fonds vert cohabitent en parallèle, les premières étant destinées au remboursement des emprunts servant à financer les infrastructures de transports, les deuxièmes à des programmes de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports, dont l'augmentation de l'offre de transports collectifs à travers le Québec. Par la suite, les fonds sont amalgamés en totalité au FORT.

Figure 1 – Gestion des fonds spéciaux au MTQ



Il est impossible aujourd'hui de déterminer si le ministère des Transports du Québec utilise ces sommes pour la lutte aux changements climatiques aux fins prévues de diminutions de GES, ou si ces sommes soulagent plutôt le Fonds consolidé du gouvernement d'un montant équivalent qui serait ainsi consacré à d'autres fins. Dans ce dernier cas, il s'agirait d'un détournement – à des fins autres que celles prévues par la Loi - de fonds dédiés au financement de mesures de réductions d'émissions de gaz à effet de serre.

Questions : Pourquoi les sommes expédiées au MTQ sont-elles intégrées au Fonds des réseaux de transport terrestre ? À quelles fins sont-elles destinées ? Servent-elles à réaliser de nouvelles réductions d'émissions de gaz à effet de serre ?

¹ On consultera également sur le sujet le mémoire de TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec, Présentation aux Consultations particulières et auditions publiques sur le document de consultation intitulé : Cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030, Octobre 2015.

² À la suite du budget du 20 mars 2012, Transports Québec intègre les revenus du Fonds vert au FORT. Le 14 juin 2013, la Loi sur le MDDELCC modifiée (art. 15.4.1) précise désormais que les 2/3 tiers transports du Fonds vert transiteront dorénavant par le FORT. La Loi sur le ministère des Transports (art. 12.30 1^o g)) spécifie de son côté que le FORT peut dorénavant servir aux fins de réduction, limitation et évitement d'émissions de GES, tel que stipulé pour le Fonds vert.

Programmes au MTQ : des sommes détournées de leurs fins premières

En matière de transparence, de rigueur et de reddition de comptes, certaines des critiques les plus soutenues concernent une partie des sommes allouées au Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports (MTMDET) dans le cadre de l'Action 13.2 « Transport collectif – FORT » du PACC 2013-2020. Cette mesure permet notamment le versement des sommes qui sont allouées via le Fonds vert – jusqu'à 481 M\$ d'ici 2020 – vers un autre fonds spécial, le FORT (Fonds des réseaux de transport terrestre).

Les mesures financées à travers cette mesure suscitent quatre préoccupations majeures : 1) aucune cible de réduction de GES n'est exigée; 2) elles font l'objet d'exemptions partielles de reddition de compte au MDDELCC; 3) le versement des sommes vers le FORT implique une double comptabilité qui ne permet pas le suivi précis des octrois autorisés dans le cadre du PACC 2013-2020 et 4) on n'y distingue toujours pas les sommes visant la réduction des GES de celles visant l'entretien et le maintien des infrastructures de transport en commun. Le projet de loi ne peut faire fi de ces dérives qui ont eu court jusqu'ici.

1) Aucune cible de réduction de GES n'est exigée

La portée des critiques de la gestion du Fonds vert a notamment porté sur les réductions de GES rendues possibles par les interventions du Fonds vert. Bien que nous ne voyions pas ce critère comme unique et absolu, puisqu'il faut prendre en considération les cobénéfices des interventions pour l'adaptation de la société à une économie sobre en carbone, il est pour le moins étonnant qu'un programme de près de 500 M\$ ne retienne pas de cible de réduction des GES.

En effet, à l'Entente administrative relative à la mise en œuvre du plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques du gouvernement du Québec qui lit le MDDELCC et le MTMDET (ci-après l'Entente)³, le programme 13.2 est le seul, à l'exception des programmes de financement de la science et de révision des normes des programmes, pour lequel l'objectif de réduction quantifié soit non-applicable. Pour l'instant, les seuls critères connus du grand public pour la sélection de ces projets sont « l'incidence directe sur les émissions de GES »⁴. Ce fil nous apparaît comme bien mince pour choisir les programmes financés à hauteur de centaines de millions de dollars par le Fonds vert.

Dans son rapport de juin 2016⁵, la Commission de l'administration publique recommandait justement, au point 7.5, que le feuillet d'information sur le Fonds vert « comprenne les prévisions de réduction ou d'évitement d'émissions de GES pour chacune des actions du PACC 2013-2020 » (nous soulignons).

³ Entente administrative relative à la mise en œuvre du plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques du gouvernement du Québec entre le MDDEFP et le MTQ, 9 mars 2014, URL : [<http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/ententes-administrative.asp>], page consultée le 21 novembre 2016.

⁴ MTMDET, Fiche de suivi descriptive des actions du plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, PACC – Action 13.2, URL : [<http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/bilan/fiches-suivi/index.htm - mtmdet>], page consultée le 21 novembre 2016.

⁵ Commission de l'administration publique, « Audition des sous-ministres et des dirigeants d'organismes publics sur leur gestion administrative », 34^e rapport sur l'imputabilité, juin 2016.

2) Reddition de compte incomplète au MDDELCC

C'est bien sûr au MDDELCC, maître d'œuvre du PACC et de son outil financier, le Fonds vert, que l'on doit rendre compte de l'usage des sommes en lutte aux changements climatiques dans l'ensemble des ministères et organismes. Il apparaît pour le moins singulier que certains programmes possèdent des passe-droits en termes de reddition de compte, comme le programme 13.2 du PACC. À l'Entente entre le MDDELCC et le MTMDET, les articles 11 et 13 prévoient expressément des exceptions de reddition de compte pour l'action 13.2. Elles concernent l'approbation par le MDDELCC d'actions déterminées par le MTQ ainsi que l'obligation de coordonner avec le MDDELCC les communications publiques pour les actions payées pourtant avec les crédits du Fonds vert!

Par ailleurs, à la page du site du MDDELCC qui liste les programmes d'intervention issus du PACC 2013-2020 au MTMDET, le programme 13.2 n'apparaît pas. Page datée ou oubli délibéré, l'image qui s'en dégage est néanmoins celle de l'opacité des actions menées par le MTMDET.

Figure 2 – Extrait du site web du MDDELCC

Transport

Le secteur du transport est le plus important au Québec en termes d'émissions de GES, contribuant à près de 43 % des émissions en 2013. Les mesures mises en place dans ce secteur ont pour objectif de favoriser l'essor de modes de transport autres que l'auto-solo (ex. : transport actif et collectif). Des efforts sont aussi déployés pour améliorer l'efficacité énergétique et encourager l'utilisation des énergies de substitution pour le transport des personnes et des marchandises. L'électrification des transports constitue également un axe d'intervention privilégié qui se concrétise par le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020.

- [Programme Écocamionnage](#) - MTMDET
- [Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire](#) (PETMAF) - MTMDET
- [Programme Roulez électrique](#) - MERN
- [Programme Branché au travail](#) - MERN
- [Programme d'aide au développement du transport collectif](#) (PADTC) - MTMDET
- [Programme d'aide financière aux infrastructures cyclables et piétonnes](#) (Véloce II – volet 1) - MTMDET
- [Programme de soutien à la réalisation de projets de démonstration de taxis électriques](#) - MTMDET
- [Programme de soutien à la promotion de l'électrification des transports](#) - MTMDET
- [Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal](#) (PREGTI) - MTMDET

3) Le versement de crédits vers le FORT implique une double comptabilité qui ne permet pas le suivi précis des octrois autorisés dans le cadre du PACC 2013-2020

Le transfert des sommes d'un fonds spécial à un autre pour le financement d'activités, du Fonds vert vers les FORT, est propice à la confusion. Les deux tiers des subventions du Fonds Vert (financées à même ses revenus) se retrouvant maintenant redirigés vers le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) (s'ajoutant à ses propres revenus), il y a lieu de se demander si les montants en question ne se retrouveront pas dédoublés dans le Budget des fonds spéciaux du gouvernement, rendant le suivi de ces argent impossible si ce ne l'est déjà.

Ainsi, avec le transit par le FORT des montants du Fonds Vert alloués au volet transport du PACC, la nécessité de clarifier la présentation des finances des fonds spéciaux se retrouve avivée. En effet, à défaut d'une présentation beaucoup plus transparente, il sera absolument impossible de faire le suivi des argent du Fonds Vert transitant par le FORT. Même dans les rapports annuels de gestion du MTQ, il

risque d'y avoir confusion due au fait qu'il existe déjà un volet « transport collectif » au FORT, volet dont les objectifs peuvent différer de ceux du PACC. Or, Si les argents du Fonds Vert et du FORT dédiés au transport collectif se trouvent consolidés, il sera impossible de s'assurer que l'utilisation des argents du Fonds vert est conforme à la loi.

En fusionnant les enveloppes, les sommes du Fonds vert qui financent des actions du PACC se retrouvent à être encadrées, légalement, par les interventions du ministère des Transports prévues à l'article 12.30, 1^o de la Loi sur le ministère des Transports, chapitre M-28. Notamment, en vertu de 12.30, (1o) c) iii), le FORT finance « l'acquisition et l'amélioration des équipements, du matériel roulant et des infrastructures reliés au transport en commun; » ce qui ne sert pas nécessairement les fins du Fonds vert. Dans le cas où des interventions en transport collectif permettent à la fois du maintien d'actif et de la réduction supplémentaire de GES, le cadre de décision devrait préciser la part du projet qui peut être financée par le Fonds vert pour les améliorations au bilan carbone.

4) Des sommes visant la réduction des GES ou celles visant l'entretien et le maintien des infrastructures de transport en commun?

Le nœud du problème de transparence au MTQ réside dans l'impossibilité de distinguer, dans le FORT, les sommes servant la réduction des GES de celles visant l'entretien et le maintien des infrastructures de transport en commun.

À sa fiche de suivi⁶, le programme 13.2 – Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) – FORT nous indique que « L'aide financière du PAGTCP est destinée aux projets d'immobilisation en transport en commun et à l'exploitation des services de transport en commun. » Lorsqu'on suit le lien proposé, sur le site du ministère, l'on apprend que ledit programme est en vigueur depuis la décennie 1970. Les sommes du Fonds vert finance-t-il des activités récurrentes du ministère des Transports depuis des décennies? Il est plus que difficile d'obtenir le détail des projets soutenus dans ce volet. Nous reproduisons en annexe les subventions versées en 2015-16 par le Fonds vert dans ce programme.

Pas plus tard que juin dernier, le rapport d'imputabilité de la Commission de l'administration publique⁷ recommandait que :

QUE le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports établissent un portrait représentatif des sommes du Fonds vert versées au Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT). Qu'ils s'assurent ainsi que l'on distingue les sommes affectées aux mesures visant la réduction des gaz à effets de serre de celles visant l'entretien et le maintien des infrastructures de transport en commun.

⁶ MTMDET, op. cit.

⁷ Commission de l'administration publique, op. cit.

3. METTRE FIN À LA DOUBLE COMPTABILITÉ DANS LES SOMMES ALLOUÉES PAR LE FONDS VERT

Pour pallier la situation qui prévaut actuellement et éviter qu'elle ne se reproduise dans d'autres volets du PACC 2013-2020, la réforme de la gestion du Fonds vert doit s'assurer (a) que l'usage des revenus du marché du carbone reflète expressément les finalités du Fonds vert; (b) que le MDDELCC et le MFQ - et non seulement ce dernier - déterminent la répartition des sommes entre les mesures en transport; (c) que les fonds spéciaux demeurent indépendants les uns des autres, et que l'on retire notamment la provision pour le versement dans le FORT des sommes sous gestion du MTMDET et (d) que le MDDELCC et le nouveau Conseil de gestion du Fonds vert soient dotés de comptes totalement transparents.

À ces fins, nous soumettons à l'intention de la Commission des transports et de l'environnement les modifications législatives suivantes.

Recommandations

Que le nouvel article 15.4.1, al. 1 de la Loi sur le MDDEP conserve une référence expresse aux finalités du Fonds vert, à savoir une référence au paragraphe 1° du deuxième alinéa de l'article 15.1 de la Loi sur le MDDEP;

Que l'article 15.4.1, al. 2 de la Loi sur le MDDEP confie non seulement au ministre des Finances, mais également au MDDELCC, la capacité de recommander au gouvernement la proportion qui sera affectée aux transports collectifs parmi les deux tiers des sommes vouées aux transports alternatifs à l'automobile en solo.

Que soit abrogé l'article 15.4.1, al. 3 de la Loi sur le MDDEP, qui prévoit le virement en bloc des sommes transports vert le FORT, et ce, de manière à mettre fin à la double comptabilité du Fonds vert et du FORT. Ce faisant, comme il est d'usage pour tout autre ministère, le MDDELCC pourrait permettre au MTQ de débiter le Fonds vert sans que les sommes ne transitent par un autre fonds spécial, dans ce cas-ci le FORT. Notons qu'en vertu de l'article 12.30, (1o) c) iii) de la Loi sur le MTQ, le FORT peut financer des mesures qui ne servent pas les fins du Fonds vert.

4. CONCLUSION: POUR UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE

Ce qui fut le succès du premier PACC (2006-2012) dans le secteur des transports, c'est notamment qu'au lendemain de l'annonce du plan de lutte aux changements climatiques, le gouvernement du Québec annonçait une politique québécoise du transport collectif qui fut par la suite couronnée de succès.

Les mesures du premier Plan d'action sur les changements climatiques (2006-2012) comprenaient un tout nouveau Programme d'augmentation de l'offre de service en transport collectif, un programme à frais partagés à parts égales avec les municipalités et les sociétés de transport. Ce programme visait une augmentation de 16% de l'offre de service par autobus, métro et trains de banlieue, en vue d'une augmentation de 8% de l'achalandage à l'horizon 2011. Les résultats dépassèrent les attentes, toutes les sociétés de transport à travers le Québec enregistrant des augmentations d'achalandages supérieures à l'objectif.

Depuis 2013, la vente de droits dans le cadre du Système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions (SPEDE) – ou marché du carbone – remplace la redevance sur les distributeurs de carburants comme source de financement du 2^e Plan d'action sur les changements climatiques (PACC 2013-2020). Sur une base annualisée, cette nouvelle source de revenus rapporte au Fonds Vert plus de 2 fois le montant de la redevance (200M\$), ces sommes devant toujours – selon la Loi – être consacrées au financement de mesures de réduction d'émissions de GES.

Or, même dans sa 4^e année de mise en œuvre, le volet transport du PACC 2013-2020 ne cible ni politique, ni objectif supplémentaire, ni hausse de budgets de programmes existants, malgré les revenus croissants versés au Fonds Vert. Le PACC 2013-2020 prévoit bien l'investissement de près de 2 100 M\$ dans des mesures qui, dans le secteur des transports, mèneront à des réductions d'émissions de GES, mais les programmes n'ont pas été bonifiés, ni d'autres mis en place pour canaliser les sommes supplémentaires disponibles. De plus, la Politique québécoise des transports collectifs est arrivée à échéance en 2011, sans être remplacée.

Recommandation

Québec doit se doter d'une nouvelle politique de mobilité durable qui inclura notamment un cadre financier, des moyens et des indicateurs pour l'amélioration de la mobilité et la réduction des GES.

En conclusion, la mission menée par l'outil financier qu'est le Fonds vert depuis 2006 est aujourd'hui plus que jamais pertinente. Dans ce contexte, TRANSIT salue la volonté de clarifier les bases de l'intervention étatique en lutte aux changements climatiques. Sachant que le marché du carbone et le prix à la tonne du

carbone feront nécessairement croître la capacité du Fonds vert, les actions financées doivent l'être dans la plus grande transparence et imputabilité. Les bases de la nouvelle gouvernance du Fonds vert, jetées par le projet de loi 102, rassureront les Québécois à l'effet que le Fonds vert servira bel et bien à financer des actions en réduction et adaptation aux changements climatiques.

ANNEXE

FORT – Subventions versées par le PAGTCP – Admissible au Fonds vert – Exercice financier 2015-15

FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE
SUBVENTIONS VERSÉES PAR LE PAGTCP - ADMISSIBLE AU FONDS VERT
EXERCICE FINANCIER 2015-2016

ORGANISME	No. PROJET	PROJET	Montant M\$
AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT)			
	154100789	Centre d'entretien Lachine	1,2
	154001179	Gare intermodale de Longueuil	1,6
	200000061		
	200000062		
	200000063		
	200000064		
	200000065		
	200000066		
	200000067		
	200000085		
	200000086		
	200000156		
	200000160		
	200000175	Train de l'Est	71,3
	200000073	Mesure préférentielle - Bretelle Sherbrooke	-
	200000083	Prolongement métro de Laval	3,6
	200000211	Voie réservée - A20/Rte 134	-
	200000217	Voie réservée - Boul. Taschereau	-
	200000218	Voie réservée - Axe A10	0,2
	200000250	Voie réservée - Laurentides	0,7
	200000081	Construction garage St-Jérôme	0,1
	200000082	Construction garage Vaudreuil	0,2
	200000199	Construction garage Delson	0,2
Sous-total			79,1

ORGANISME	No. PROJET	PROJET	Montant M\$
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL (STM)			
	154011328	Agrandissement de l'atelier - Youville	0,4
	154041118	Réaménagement Centre Legendre	5,9
	154081723	Mesure préférentielle - axe Rosemont, Beaubien, St-Michel	0,7
	154147215		
	154147216		
	154157011	Métro de Laval	63,6
	200000039	Mesure préférentielle - axe St-Jacques	0,3
	200000092	Mesure préférentielle - axe St-Michel	-
	200000095	Acquisition système radio à large bande	1,2
	200000096	Voiture métro MPM-201	29,0
	200000097		
	200000098	Atelier d'Youville	1,2
	200000155	Modification des infrastructures et équipement	5,9
Sous-total			108,2
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LAVAL			
	154071979		
	154090474		
	154121118	Agrandissement du garage et du centre adm.	2,3
	200000218	Achat d'autobus hybrides	0,3
	200000221	Achat d'autobus hybrides	0,3
Sous-total			2,9
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LÉVIS			
	154100218	Stationnement incitatif Lagueux	0,1
	154100219	Terminus - route Lagueux	0,3
	200000118	Agrandissement de garage et du centre adm.	1,0
Sous-total			1,4

ORGANISME	No. PROJET	PROJET	Montant M\$
RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE (RTC)			
	154041109		
	154090020	Construction du Centre de service Métrobus	5,5
	154067209	Voie réservée - Métrobus 803	1,2
	154100151	Voie réservée - Robert-Bourrassa	1,0
Sous-total			7,7
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE L'OUTAOUAIS (STO)			
	154031080	Rapibus	18,7
	154061618	Parc-O-Bus des allumettes	0,3
	154991436	Agrandissement du garage	1,8
	200000135	Aire d'attente St-Louis	0,1
	200000136	Système de transport intelligent	0,1
Sous-total			21,0
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LONGUEIL (STL)			
	154061836	Agrandissement du centre d'exploitation	1,6
	154100514	Achat d'autobus hybrides	0,2
	154100516	Achat d'autobus hybrides	0,1
	154100517	Achat d'autobus hybrides	0,1
Sous-total			2,0
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE SHERBROOKE			
	154067220	Agrandissement de garage et du centre d'opération	0,2
	200000206	Achat d'autobus hybrides	0,1
Sous-total			0,3
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DU SAGUENAY			
	154071962	Agrandissement du centre d'opération	0,2
	154981446	Agrandissement terminus - Chicoutimi	0,1
	200000224	Achat d'autobus hybrides	0,2
	154081918	Ajout de quais - Terminus Jonquière	0,1
	154081919	Construction - Terminus La Baie	0,1
Sous-total			0,7
TOTAL			223,3



Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec

info@transitquebec.org