

**PACC – Action 13.1**  
Action de réduction, d'évitement ou d'adaptation

**FICHE DE SUIVI DESCRIPTIVE DES ACTIONS DU PLAN D'ACTION 2013-2020  
SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES**

Date de mise à jour : 30 septembre 2017

**Terminée**

N° et libellé de l'action		Ministère responsable de la mise en oeuvre
<b>Action : 13.1 – Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC)</b>		<b>MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS</b>
Budget de l'action période 2013-2018	<b>119 200 000</b>	Partenaires : Autorités organisatrices de transport en commun (AOT)
Objectif de réduction ou d'évitement d'émissions de gaz à effet de serre (GES) en 2017 -base annuelle (lorsque applicable)		
Potentiel de réduction ou d'évitement d'émissions de GES en 2020 -base annuelle (lorsque applicable)		

Direction responsable	
<b>Direction, direction générale</b>	Direction des politiques et des programmes, Direction générale du transport terrestre des personnes

Informations sur l'action
<p><b>1. TYPE D'ACTION :</b> aide financière</p> <p><b>2. DESCRIPTION ET OBJECTIFS :</b> soutenir les AOT dans leurs efforts pour accroître l'offre de service en transport en commun et favoriser une utilisation accrue du transport en commun afin notamment, de réduire les émissions de GES associées au transport des personnes.</p> <p><b>3. RÉSULTATS ET AVANTAGES (CO-BÉNÉFICES) ATTENDUS :</b> une hausse de l'offre de service de transport en commun entraînera une hausse de l'achalandage. Il en découlera une réduction des émissions de GES.</p> <p>L'utilisation du transport en commun permet de réduire la congestion et les émissions polluantes. Elle permet de réduire les dépenses associées à la possession et l'utilisation de l'automobile. Elle permet aussi d'améliorer la santé des citoyens puisque les usagers du transport collectif ont davantage recours aux modes actifs de déplacement. Elle facilite également la participation économique et sociale des personnes sans véhicule personnel, à faible revenu ou en perte d'autonomie.</p> <p><b>4. PROBLÉMATIQUES ET RISQUES CONCERNANT L'ATTEINTE DES OBJECTIFS :</b> l'atteinte des objectifs dépend de la capacité des AOT à hausser l'offre de service de transport en commun. Elle dépend également de la hausse d'achalandage qui découlera de la hausse de cette offre. La hausse d'achalandage dépend aussi de facteurs externes, tels que le prix de l'essence, le niveau d'emploi, la fréquentation des établissements d'enseignement, les choix de localisation des ménages, l'aménagement du territoire, etc.</p> <p><b>5. PROJETS ADMISSIBLES :</b> tout projet d'une AOT associé à une augmentation nette de l'offre de service de transport en commun par rapport à l'année de référence (2006).</p> <p><b>6. AIDE FINANCIÈRE :</b> correspond à 50 % des coûts directs d'exploitation associés à l'augmentation nette de l'offre de service.</p>

**7. PROCESSUS D'ANALYSE DES PROJETS SOUMIS (EX : COMITÉ D'ÉVALUATION INTERMINISTÉRIEL) :** le PAGASTC est un programme normé comprenant des conditions d'admissibilité strictes. La subvention à l'amélioration des services est habituellement ajustée annuellement selon les modifications apportées au Plan d'amélioration des services de chaque AOT tout en respectant l'enveloppe maximale globale établie pour la période. Toutefois, pour l'année 2013, le montant de la subvention maximale confirmé pour chacun des AOT pour l'année 2012 a été reconduit.

**8. PROCESSUS DE SUIVI DE L'ACTION :** les montants versés sont ajustés selon le rapport de vérification effectué par une firme externe. L'augmentation de l'offre de service et de l'achalandage de chaque AOT est également recueillie aux fins de reddition de comptes et du calcul du potentiel de réduction des émissions de GES.

**9. RÉSULTATS ET AVANTAGES (CO-BÉNÉFICES) OBTENUS À CE JOUR**

- Hausse de l'offre de service pour 2013 (année de référence = 2006) de 29,2 %;
- Hausse de l'achalandage pour 2013 (année de référence = 2006) de 15,4 %;
- Réduction des émissions de GES de 45 kt.

**10. CHRONOLOGIE (INCLURE LA DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR) :** programme en vigueur du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2013. Adoption du décret 27-2013 le 16 janvier 2013.

Planification de la mise en oeuvre		Échéancier	État d'avancement
Hausse de l'offre de service		2013	C
État d'avancement :	Complétée : <b>C</b> En cours : <b>Ec</b> Nouvelle : <b>N</b> Abandonnée : <b>A</b> Inactive : <b>-I</b>		
Explication :			

**Sources de financement externes au PACC**

Le programme couvre 50 % des dépenses d'exploitation admissibles. La participation du milieu local couvre l'autre 50 %. Le programme dispose d'une somme de 132 M\$, dont 119,2 M\$ du Fonds vert. Le reste (12,8 M\$) provient du FORT.

**Suivi des indicateurs \***

Indicateurs quantitatifs**	Méthodologie	Incertitude et marge d'erreur**
Hausse de l'offre de service pour 2013 (année de référence = 2006)	Données provenant des rapports d'exploitation fournis par les AOT.	Données fiables parce que vérifiées par une firme externe.
Hausse de l'achalandage pour 2013 (année de référence = 2006)	Données provenant des rapports d'exploitation fournis par les AOT.	Incertitude provient de l'estimation du nombre moyen de déplacements effectués par les détenteurs de laissez-passer mensuels.
Réduction des émissions de GES pour 2013	Semblable à celle utilisée pour l'action 13.7.1 transmise au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) en juillet 2014.	Incertitude associée aux hypothèses utilisées dans la méthodologie. Elles sont toutefois conservatrices.
Indicateurs qualitatifs	Résultat	Cible

--	--	--

\*Ces indicateurs doivent permettre d'apprécier les avancées de votre action et ses avantages (voir guide).  
\*\* Le détail chiffré doit se retrouver dans la fiche Excel.

**Validation**

Date : février 2017

Directeur général, DGTP