

PACC – Action 15.1
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 : 3 juillet 2018

N° et libellé de l'action		Ministère responsable de la mise en œuvre
Action : 15.1 – Programme visant la réduction des émissions de GES par le développement du transport intermodal (PREGTI)		MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS
Budget de l'action période 2013-2020	82 000 000 \$	Partenaires :
Objectif de réduction ou d'évitement d'émissions de GES en 2017 - base annuelle (lorsqu'applicable)	110 000 t CO₂ éq.	
Potentiel de réduction ou d'évitement d'émissions de GES en 2020 - base annuelle (lorsqu'applicable)	250 000 t CO₂ éq.	

Direction responsable	
Direction, direction générale	Direction du transport maritime et aérien Direction générale du transport maritime, aérien et ferroviaire
Informations sur l'action	
<p>1. TYPE D'ACTION (AIDE FINANCIÈRE, SENSIBILISATION, R&D, DÉMONSTRATION, FORMATION, RÉGLEMENTATION, ETC.)</p> <p>Aide financière incitative pour l'aménagement et le développement des infrastructures maritimes, ferroviaires et intermodales.</p> <p>2. DESCRIPTION ET OBJECTIFS</p> <p>Le Programme a pour objectif de réduire ou d'éviter les émissions de GES générées par le transport des marchandises et des personnes par l'implantation de projets intermodaux et par la promotion des services maritimes et ferroviaires.</p> <p>Il est constitué de cinq volets :</p> <p>Volet 1 : Projets avec dépenses d'infrastructures - 1-A : projets dont le coût est égal ou supérieur à 1 M\$ - 1-B : projets dont le coût est inférieur à 1 M\$</p> <p>Volet 2 : Projets sans dépense d'infrastructures Volet 3 : Projets pilotes Volet 4 : Études Volet 5 : Promotion des modes de transport maritime ou ferroviaire</p> <p>3. RÉSULTATS ET AVANTAGES (COBÉNÉFICES) ATTENDUS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Réduire ou éviter les émissions de gaz à effet de serre générées par l'industrie des transports, notamment dans le secteur du transport des marchandises 2. Amélioration de la compétitivité des entreprises des secteurs maritime et ferroviaire 3. Réduction des émissions d'autres polluants atmosphériques (NOx, SOx, particules dans l'air, etc.) 4. Diminution des coûts d'entretien des routes 5. Amélioration de la sécurité routière <p>4. PROBLÉMATIQUES ET RISQUES CONCERNANT L'ATTEINTE DES OBJECTIFS</p> <p>Il s'agit d'un programme volontaire visant à soutenir les entreprises dans leurs projets d'investissements. Le</p>	

Ministère ne contrôle donc pas le nombre de demandes des entreprises, qui est affecté notamment par :

1. La situation économique en général qui influence grandement la demande en transport et qui peut être favorable ou défavorable aux investissements.
2. Le prix du carburant, qui influence fortement les coûts du transport et par conséquent le choix des entreprises utilisatrices des services de transport (expéditeurs et importateurs).

Mentionnons que le Programme est présentement en phase de renouvellement pour la période 2018-2020. La date de son entrée en vigueur n'est pas connue. Les sommes prévues au budget ne pourront pas être engagées pour une bonne partie de l'année financière 2018-2019, limitant l'atteinte des objectifs en terme de réduction des émissions des émissions de gaz à effet de serre.

5. PROJETS ADMISSIBLES

Les projets qui permettent de réduire ou d'éviter les émissions de GES par le recours au transport maritime, ferroviaire ou le développement du transport intermodal sont admissibles.

Les demandeurs (entreprises, organismes municipaux et autres organismes légalement constitués) doivent également avoir un établissement au Québec.

6. AIDE FINANCIÈRE

L'aide financière est variable selon les volets :

Volet 1-A

L'aide maximale par projet est de 500 \$ (ou 1 000 \$ pour les projets d'électrification) la tonne des émissions de GES réduites ou évitées, sans toutefois dépasser 50 % (ou 65 % pour les projets d'électrification) des dépenses admissibles reliées au projet, et ce, jusqu'à concurrence de 4 M\$.

Volet 1-B

L'aide financière est établie à un maximum de 50 % (ou 65 % pour les projets d'électrification) des dépenses admissibles. Cependant, l'aide accordée en vertu de ce volet ne peut pas dépasser 750 \$ (ou 1 500 \$ pour les projets d'électrification) par tonne d'émissions de GES réduites ou évitées.

Volet 2

L'aide maximale par projet est de 400 \$ la tonne des émissions de GES réduites ou évitées, et ce, jusqu'à concurrence de 3 M\$.

Volet 3

L'aide financière du programme est établie à un maximum de 50 % des dépenses admissibles liées au projet, jusqu'à concurrence d'une aide maximale de 1 M\$ par projet par année.

Volet 4

L'aide financière est établie à un maximum de 20 % (si l'étude est non publique) ou à 50 % (si l'étude est publique) des dépenses admissibles liées au projet.

Volet 5

L'aide financière est établie à un maximum de 50 % des dépenses admissibles liées au projet, jusqu'à concurrence d'une aide maximale de 50 000 \$ par projet.

7. PROCESSUS D'ANALYSE DES PROJETS SOUMIS

Toutes les demandes reçues sont attribuées à un analyste en transport qui doit les évaluer en fonction des neuf critères du programme. L'analyste doit produire pour chaque demande un rapport d'analyse où chaque critère est analysé et conclure son rapport par une recommandation justifiée.

Quatre critères sur neuf ont été priorisés par le Ministère, soit l'impact sur le plan de la réduction ou de l'évitement des émissions de GES réduites (en tonnes de CO₂ équivalent pour une année de douze mois consécutifs), le coût par tonne des émissions de GES réduites ou évitées, l'existence d'autres options de transport viables et la viabilité du projet à long terme.

8. PROCESSUS DE SUIVI DE L'ACTION

Un suivi régulier est effectué auprès des promoteurs afin de finaliser les dossiers et d'effectuer les versements.

Une reddition de comptes est effectuée deux fois par année auprès du Conseil de gestion du Fonds vert.

9. RÉSULTATS ET AVANTAGES (COBÉNÉFICES) OBTENUS À CE JOUR

Au 31 mars 2018, dix-neuf (19) demandes ont été acceptées (en excluant le projet annulé). Un montant de 11,4 M \$ a été engagé par le PREGTI pour la réalisation de ces projets. Le potentiel de réduction/évitemment des émissions des projets accepté set quantifiés s'élèvent à 57 628 tonnes de CO₂ équivalent réduit ou évité par année.

10. CHRONOLOGIE (INCLURE LA DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR)

Le programme a été approuvé par le Secrétariat du Conseil du trésor (SCT) le 11 février 2014 (CT 213631) et devait se terminer le 31 mars 2017. Une demande de prolongation jusqu'au 31 mars 2018 a été approuvée le 2 mai 2017 par le SCT (CT 217647). Une demande de prolongation jusqu'au 31 décembre 2020 est présentement en cours.

Planification de la mise en œuvre		Échéancier	État d'avancement
Un suivi régulier est effectué auprès des promoteurs afin de finaliser les dossiers et d'effectuer les versements.		Variable	En cours
État d'avancement :	Complétée : C	En cours : Ec	Nouvelle : N Abandonnée : A Inactive : -I
Explication :			

Sources de financement externes au PACC

Les entreprises doivent toujours financer au moins le tiers des coûts des projets à même leur fonds propre (25 % pour les projets d'électrification). Les contributions du programme et des autres sources provenant du gouvernement du Québec ne peuvent pas dépasser 50 % des coûts admissibles (65 % pour les projets d'électrification). D'autres partenaires financiers peuvent aussi être impliqués, habituellement le gouvernement fédéral et des organismes locaux.

Suivi des indicateurs *

Indicateurs quantitatifs**	Méthodologie	Incertitude et marge d'erreur**

Tonnage portuaire (mode maritime) total généré par l'ensemble des projets	Pour chaque projet, les rapports de quantification (ISO 14064-2) et de vérification (ISO 14064-3) indiquent le tonnage portuaire généré par le projet.	Les données qui proviennent des rapports de vérification sont des données réelles.
Tonnage ferroviaire additionnel généré par les projets	Pour chaque projet, les rapports de quantification et de vérification indiquent le tonnage ferroviaire généré par le projet.	Les données qui proviennent des rapports de vérification sont des données réelles.
Économie liée au coût de conservation des chaussées (couche d'usure).	Le Service des chaussées du Ministère a évalué que le transfert modal de la route vers le ferroviaire ou le maritime permet de réduire le coût annuel de conservation des chaussées de 0,003 \$ (un tiers de cent) par tonne-km. Pour chaque projet, les rapports de quantification et de vérification indiquent les tonnes-km évitées sur les routes. Il suffit de multiplier ce nombre par 0,003 \$.	Les données sur les tonnages qui proviennent des rapports de vérification sont des données réelles. Cependant, le kilométrage parcouru au Québec doit être estimé à partir de Google map. On estime une marge d'erreur pouvant aller à 10 %, étant donné que les trajets ferroviaire et maritime ne sont pas disponibles sur Google map. Ce pourcentage est en général utilisé dans les rapports de vérification.
Quantité d'émissions de GES réduite ou évitée	Addition des résultats provenant des rapports de quantification et révision des années antérieures, le cas échéant en fonction des rapports de vérification.	Les données qui proviennent des rapports de vérification sont des données réelles. Cependant, les vérificateurs attribuent en général une marge d'erreur de 10 %.
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 : 3 juillet 2018	Titre : Directeur général, DGTMAF	