



Renaud Brossard <rbrossard@contribuables.ca>

Votre demande d'accès à des documents

1 message

Tim Seah <Tim.Seah@cmm.qc.ca>

To: "rbrossard@contribuables.ca" <rbrossard@contribuables.ca>

Cc: Jean Couture <jcouture@cmm.qc.ca>

Mon, Feb 24, 2020 at 9:46 AM

Bonjour monsieur Brossard,

Je vous écris en tant que responsable de l'accès à l'information de la Communauté métropolitaine de Montréal. La Communauté a bien reçu votre demande d'accès datée du 20 février 2020 par laquelle vous nous avez demandé accès aux documents suivants :

- Toute entente de financement et contrat de service auprès de l'Alliance TRANSIT au cours des 5 dernières années

Nous vous transmettons en pièce jointe les documents qui répondent à votre demande et plus spécifiquement :

- Une lettre datée du 15 décembre 2017 reçue par la CMM de la part d'Alliance TRANSIT ;
- La description du projet de recherche présentée par Alliance TRANSIT (« Soumission fournisseur Alliance Transit »)
- La décision déléguée du directeur général de la CMM datée du 9 février 2018 autorisant une dépense de 20 000 \$ auprès d'Alliance TRANSIT ; et
- Le bon de commande émis le 21 février 2018 par la CMM au nom d'Alliance TRANSIT.

D'après nos recherches, il s'agit des seuls documents détenus par la Communauté qui correspondent à votre demande.

Si, pour quelque raison que ce soit, vous considérez que votre demande d'accès a fait l'objet d'un refus, même partiel, nous vous indiquons que vous disposez d'un recours devant la Commission d'accès à l'information du Québec. Pour plus d'informations au sujet du recours en révision prévue par l'article 135 de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*, nous vous invitons à prendre connaissance de l'avis de recours joint au présent envoi.

Espérant le tout conforme à vos attentes, nous vous prions de recevoir l'expression de nos sentiments distingués.

Tim Seah, avocat

Secrétaire de la Communauté

Communauté métropolitaine de Montréal

1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400

Montréal (Québec) H3A 3L6

(514) 350-2562

(514) 350-2599

AVIS DE CONFIDENTIALITÉ

Ce courriel est strictement réservé à l'usage de la personne à qui il est destiné et peut contenir de l'information privilégiée ou confidentielle. Si vous avez reçu ce courriel par erreur, veuillez nous en aviser immédiatement et le supprimer de votre système informatique sans en tirer de copies.

Avant d'imprimer, pensez à l'environnement !

5 attachments

-  **9. autre - Lettre_Demande financement CMM.pdf**
196K
-  **3. Soumission fournisseur Alliance Transit.pdf**
475K
-  **5. Décision déléguée Alliance Transit signée.pdf**
174K
-  **8. Bon de commande Alliance transit.pdf**
53K
-  **CAI_FI_avis_recours_pub.pdf**
189K

Montréal, le 15 décembre 2017

Monsieur Massimo Iezzi

Directeur général

Communauté métropolitaine de Montréal

1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400

Montréal (Québec) H3A 3L6

Objet : Demande de participation financière - Étude sur la réduction des gaz à effet de serre dans le secteur des transports grâce aux mesures d'écofiscalité

Monsieur,

L'Alliance TRANSIT réalisera en 2018 une étude intitulée « Réduction des gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports. Les mesures d'écofiscalité adaptées au Québec pour inciter des changements de comportement en faveur de la mobilité durable ». Nous aimerions compter sur la participation financière de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et de l'Autorité régionale de transport métropolitain comme partenaires de cette étude, à part respectives de 20 000 \$. Le montage inclut également un soutien financier du ministère des Transports, de la Mobilité Durable et de l'Électrification (MTMDET), accordé le 30 novembre dernier.

Vous observez, comme nous, la mutation des enjeux des transports, avec des effets importants sur le financement des infrastructures. Par exemple, l'érosion des revenus des taxes sur les carburants, principale source de financement des transports par le gouvernement du Québec, nous pousse à réfléchir aux alternatives. C'est dans ce contexte que nous souhaitons calibrer, à travers un rapport de recherche, certaines des options qui s'offrent au Québec pour financer les infrastructures de mobilité à travers l'écofiscalité.

Les travaux que nous mènerons permettront (1) de faire les liens entre les options d'écofiscalité et les réductions attendues de GES au Québec, (2) d'évaluer les gains GES de trois scénarios d'écofiscalité au Québec, dont deux visant spécifiquement la région métropolitaine et (3) d'offrir des recommandations aux décideurs, incluant les impacts attendus, de la mise en œuvre de nouvelles mesures d'écofiscalité dans les transports.

Notre proposition de partenariat inclut également une participation à notre comité de pilotage de projet, ainsi que le dévoilement des résultats de l'étude à l'occasion d'un évènement de la CMM à l'automne 2018.

À propos de nous

TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec, effectue de la veille, de la recherche, des publications et des représentations sur les enjeux de développement des transports collectifs au Québec, et ce, depuis notre lancement en 2011. TRANSIT regroupe 50 groupes de la société civile partout au Québec qui ont à cœur le développement de la mobilité durable ainsi qu'un groupe d'experts qui alimentent nos travaux.

Dans la dernière année, des membres de TRANSIT ont notamment réalisé une étude sur les coûts du transport automobile au Québec et sur les approches de réductions des GES et des coûts financiers. Nous y avons notamment retenu que toute approche de réduction des GES en transport devra inclure une composante importante en tarification de la congestion ou autre forme d'écofiscalité.

Recevez, monsieur le Directeur général, nos salutations les plus cordiales. Au nom de TRANSIT,



Florence Junca Adenot
Professeure
UQAM



Coralie Deny
Directrice générale
Conseil régional de l'environnement de Montréal



Philippe Cousineau Morin
Directeur
Trajectoire Québec

Projet de recherche

Réduction des gaz à effet de serre dans le secteur des transports

Les mesures d'écofiscalité adaptées au Québec pour inciter des changements de comportement en faveur de la mobilité durable

Présenté par :



Au Programme d'aide au développement du transport collectif, volet III – subvention à la réalisation d'études

du Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

Table des matières

1. Organisme	2
2. Titre de l'étude	2
3. Objectif	2
4. Contexte	2
5. Proposition	3
6. Table des matières préliminaire	4
7. Méthodologie	4
8. Données disponibles	5
9. Calendrier préliminaire	5
10. Personnel et CV	5
11. Budget	7
12. Références citées	7
13. Personne-contact	8

1. Organisme

TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs

La mission de TRANSIT 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. Depuis sa création en août 2011, TRANSIT publie des rapports d'analyse et fait état de plusieurs recommandations pour pallier la crise des transports et aider le gouvernement et les organisations de transports collectifs à atteindre leurs objectifs d'achalandage d'ici 2020.

Plus d'une cinquantaine d'organisations font partie de l'Alliance qui rallie également un comité d'experts présidé par madame Florence Junca-Adenot, professeure au département d'études urbaines et touristiques de l'UQÀM et directrice du Forum URBA 2015.

2. Titre de l'étude

Réduction des gaz à effet de serre dans le secteur des transports

Les mesures d'écofiscalité adaptées au Québec pour inciter des changements de comportement en faveur de la mobilité durable

3. Objectif

Évaluer le potentiel de réduction des GES d'une réforme fiscale verte dans le secteur des transports en considérant entre autres l'effet de mesures comme la tarification du stationnement, la taxe kilométrique et l'augmentation du prix des carburants. La recherche présentera les conditions de succès du recours à l'écofiscalité en transports et réfléchira à l'utilisation des revenus à partir d'expériences empiriques et des meilleures pratiques identifiées dans la littérature scientifique.

4. Contexte

Si le Québec a généralement bien performé jusqu'à maintenant quant à la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre, c'est entre autres parce que dans le secteur industriel, de grands acteurs se sont foncièrement mobilisés en faveur d'une transition vers des énergies propres (MDDELCC, 2016). L'accroissement marqué de la part des transports dans le bilan carbone du Québec au cours des deux dernières décennies dénote toutefois un manque d'incitatif au changement de comportement.

Le gouvernement du Québec a d'ailleurs lancé un chantier sur l'écofiscalité en 2015 (Croteau, 2015), notant au passage le manque d'incitatifs à l'adoption de comportements plus verts en transport. Avec l'annonce du dépôt d'une politique de mobilité durable pour le printemps 2018, le gouvernement cherchera à déployer une stratégie intégrée et exhaustive visant entre autres à améliorer la cohérence de l'État vis-à-vis ses objectifs énergétiques et environnementaux. Un consensus semble d'ailleurs à la veille de se réaliser parmi les parties prenantes. La communauté d'affaires et les groupes environnementaux québécois appellent à une action forte en ce sens (Radio-Canada, 2016). Réunis au

sein de l'Alliance Switch, ceux-ci prônent une modernisation de l'économie québécoise, à la faveur, entre autres, de l'adoption de mesures d'écofiscalité en transport (Switch, 2014).

Dans son rapport *Getting Energy Prices Right* (Parry et al., 2014), le FMI recommandait d'augmenter graduellement d'environ 0,20\$ par litre les taxes sur l'essence au Canada. Il est évident que le prix actuel du carbone ne permettra pas d'atteindre ce seuil à court terme, alors que l'on considère que le SPEDE, à 16 cents la tonne excédentaire, ne résulterait qu'en une augmentation de 2 à 3 cents le litre d'essence.

Le Québec a donc beaucoup à faire pour internaliser l'ensemble des externalités liées à la combustion d'essence en transport et plus généralement à l'utilisation de l'automobile dont les coûts sociaux s'élevaient à 7,6 G\$ dans la province en 2008 selon une évaluation de Transport Canada. La taxe sur l'essence n'est toutefois pas le seul instrument d'écofiscalité pertinent en transport, et cette étude permettra d'éclairer le potentiel des quelques-uns d'entre eux.

5. Proposition

Selon le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME), les objectifs de l'écofiscalité spécifiques aux transports sont les suivants :

- « Réduire les déplacements motorisés, en nombre et en distance ;
- Réduire le nombre de véhicules ;
- Favoriser le transfert modal vers les modes les plus efficaces ;
- Accroître l'efficacité énergétique unitaire des véhicules. » (Gagnon et al., 2014 : 35)

Ces quatre objectifs ont évidemment des effets positifs du point de vue de la lutte aux changements climatiques. **Cette étude propose donc d'évaluer les gains de trois mesures phares en vue d'une réforme fiscale verte en transport en termes de réduction de GES.** Elle se basera sur les travaux déjà réalisés au Québec, incluant au premier chef¹ le rapport sur l'écofiscalité du GRAME (Gagnon et al., 2014) commandé par la Commission d'examen de la fiscalité menée par Luc Godbout, qui dressait un vaste portrait des opportunités et des scénarios envisageables (Gagnon et al., 2014 ; 60). **Parmi les mesures fiscales vertes à évaluer en transport, pensons à (1) la tarification / indemnité équitable du stationnement, (2) les péages routiers / taxe kilométrique et (3) l'augmentation de la taxe sur l'essence / rehaussement de la tarification du carbone. L'objectif est d'établir des scénarios couvrant l'ensemble du territoire et ayant une contribution significative à la réduction des GES.**

L'originalité de l'étude proposée est qu'elle dépassera les questions de distances parcourues, se concentrant plutôt sur la résultante, soit la réduction des GES en transport. À notre connaissance, aucune étude de ce type n'a encore été réalisée au Québec². Il apparaît pourtant nécessaire de le faire, alors que l'écofiscalité fait partie intégrante de l'approche *Éviter-Transférer-Améliorer* (Banister, 2008) que le gouvernement a inscrite dans son plan de lutte aux changements climatiques. On sait en effet aujourd'hui que ce type de mesure peut non seulement inciter à des comportements de déplacements

¹ Parmi les travaux considérés, seront inclus ceux de la Commission sur l'écofiscalité du Canada (2015) et ceux du CIRANO (Boulenger et Montmarquette, 2013) sur la question des péages en zones métropolitaine.

² En particulier parce qu'il ne s'agit pas d'évaluer l'effet d'une seule mesure, mais bien d'une réforme fiscale écologique constituée de plusieurs mesures phares.

plus durables, mais qu'elles peuvent même contribuer à contrer l'étalement urbain (Tanguay et Gingras, 2012).

La section l'utilisation potentielle des revenus fournira également des pistes utiles au moment où le gouvernement définit sa politique de mobilité durable. Certes, l'urgence de rendre les transports plus durables est largement acceptée. La question du financement de la mobilité durable demeure toutefois plus litigieuse. Les mesures d'écofiscalité apparaissent des plus prometteuses à la fois parce qu'elles génèrent des revenus et parce qu'elles seraient particulièrement efficaces.³

6. Table des matières préliminaire

1. Revue de littérature
 - a. La place de l'écofiscalité dans la lutte aux gaz à effet de serre en transport selon l'approche *Éviter-Transférer-Améliorer*
 - b. Principes généraux d'intervention
 - c. Principaux types de mesures
2. Évaluation de la réduction des GES pour 3 scénarios⁴
 - a. Tarification / indemnité équitable du stationnement
 - b. Péage / taxe kilométrique
 - c. Taxation des carburants / rehaussement de la tarification du carbone
3. Revenus anticipés et leur utilisation potentielle
 - a. Quelques expériences étrangères
 - b. Propositions pour le Québec
4. Discussion

7. Méthodologie

Dans la section 1, les bases de données des bibliothèques universitaires seront sollicitées afin de passer en revue la littérature scientifique et la littérature grise (rapports gouvernementaux et d'experts) quant à l'écofiscalité en transport. Une attention particulière sera portée aux innovations récentes, puisque les nouvelles technologies de télécommunications ouvrent de nouvelles portes, entre autres eu égard au comptage des kilomètres parcourus selon les zones.

Dans la section 2, l'étude se portera spécifiquement sur trois ou quatre mesures à modéliser, par exemple en termes de réduction de kilomètres parcourus, de transfert modal et/ou d'achalandage, afin de déterminer les réductions des GES.

Dans la section 3, l'étude se basera sur les revenus potentiels associés aux scénarios de la section 2 afin d'esquisser une utilisation possible de ces nouveaux moyens financiers. Les propositions tiendront

³ La commission de l'écofiscalité du Canada (2015a) y voit même une opportunité d'accroître la productivité économique.

⁴ Il s'agit de scénarios probables, à confirmer au moment de l'évaluation.

compte des projets déjà existants au Québec et d'expérience à l'international.

Dans la section 4, la discussion remettre en contexte le rôle de l'écofiscalité parmi le cocktail de mesure nécessaire à la réduction des GES en transport. Une série de recommandations sera élaborée en vue de la mise en œuvre d'une réforme fiscale écologique au Québec.

8. Données disponibles

L'Alliance TRANSIT bénéficie d'un corpus de données d'analyse budgétaire à l'égard des politiques de mobilités. Elle bénéficie également de l'expertise et de l'expérience de ses membres, dont plusieurs ont longtemps travaillé en planification des transports et maîtrisent les bases de données des enquêtes Origine-Destination et d'achalandage des différents réseaux de transport. Plusieurs membres ont d'ailleurs déjà réalisé des travaux de recherche en lien avec l'écofiscalité en transport. Les membres du comité de révision scientifique éclaireront également la recherche eu égard aux données et méthodologies les plus récentes utilisées dans la littérature.

9. Calendrier préliminaire

Juillet et août 2017 – Recherches préliminaires et travail méthodologique

Mi-septembre 2017 – Réunion 1 du comité scientifique : validation méthodologique

Juillet à décembre 2017 – Compilation des données

Janvier 2018 – Réunion 2 du comité scientifique : validation des données et mandat d'évaluation d'impacts

Novembre à avril 2018 – Rédaction et montage de l'étude

Mai 2018 – Réunion 3 du comité scientifique : révision du rapport

Juin 2018 – Finalisation et diffusion du rapport

10. Personnel et CV

La recherche sera coordonnée par un chercheur à TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs et épaulée par un comité de supervision scientifique, en particulier pour la modélisation du potentiel de réduction des GES des scénarios d'écofiscalité.

Coordination et recherche : **Samuel Pagé-Plouffe** est coordonnateur de l'Alliance TRANSIT. Titulaire d'une maîtrise en science politique de l'Université Memorial, il a est également consultant et a réalisé des mandats de recherche pour One Drop et pour une formation politique, pour laquelle il a effectué une recherche sur l'écofiscalité. Il collabore à la publication d'articles scientifiques avec des professeurs à HEC Montréal. Il a également travaillé au Secrétariat des affaires intergouvernementales de Terre-Neuve, où il a préparé des notes de breffage pour le premier ministre et rédigé un essai sur les enjeux intergouvernementaux dans le secteur de l'énergie. Il a récemment compilé des dépenses fédérales, provinciales et municipales en transport pour une publication à paraître en 2017 et réalise des analyses budgétaires pour le compte de l'Alliance TRANSIT.

Un **comité de supervision scientifique** sera formé et mobilisé à au moins trois reprises. D'autres collaborateurs seront sollicités, incluant des membres de l'Alliance TRANSIT, qui bénéficient d'une grande diversité de compétences et d'expériences en politiques de transport.

Jean-Philippe Meloche (confirmé) est professeur agrégé à l'École d'urbanisme et d'architecture de paysage de l'Université de Montréal. Il est également fellow au Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations (CIRANO). Il a entre autres réalisé des travaux de recherche sur la fiscalité des carburants dans le secteur des transports.

Mme **Florence Junca-Adenot (confirmé)** détient un doctorat en sciences économiques et une maîtrise en sociologie de l'Université de Bordeaux et un MBA de l'Université Laval. Elle est actuellement professeure en études urbaines à l'Université du Québec à Montréal (UQAM) et a mis sur pied le Forum Urba 2015, une plateforme de réflexion sur les conditions de réussite des villes de l'avenir. Elle a occupé diverses fonctions à l'UQAM, depuis 1971 : directrice des programmes d'administration, vice-doyenne chargée de l'essor académique du secteur des Sciences de la gestion, vice-rectrice aux communications ainsi que vice-rectrice à l'administration et aux finances. Mme Junca-Adenot a participé à la Commission Pichette sur la gouvernance métropolitaine, puis a été présidente-directrice générale, fondatrice, de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), de 1996 à janvier 2004, qu'elle a mise en place et développée, en concertation avec 105 municipalités, 22 organismes de transport, les ministères, les groupes privés et associatifs. Elle a reçu plusieurs prix dont le Prix d'excellence de l'administration publique, Hermès (Université Laval), Joseph Hode Keyser (AQTR) et Femme d'affaires du Québec.

Ugo Lachapelle (à confirmer) est professeur au département d'études urbaines et touristiques de l'Université du Québec à Montréal. Il détient un Ph.D. en aménagement de l'Université de Colombie-Britannique et a complété un stage postdoctoral au Voorhees Transportation Center de l'Université Rutgers, au New Jersey. Ses recherches en transport portent principalement sur le transport actif, le transport en commun, et les disparités sociales dans l'accès. Il travaille aussi à l'analyse de l'évolution des déplacements et ses effets sur les activités quotidiennes ainsi qu'à l'évaluation des programmes de gestion de la demande en transport.

Agissant à titre de coordonnateur cette étude et à l'emploi de *Trajectoire Québec*, **Philippe Cousineau Morin (confirmé)** est analyste de politiques et communicateur spécialisé dans les domaines de l'urbanisme, de la mobilité, de l'énergie, des affaires municipales et des changements climatiques. Depuis six ans, il a collaboré aux travaux de Transport 2000 Québec, de Vivre en Ville, du Regroupement national des CRE du Québec, d'Équiterre, de Piétons Québec et de l'Alliance TRANSIT. Il a collaboré à la rédaction de plus de 25 publications et mémoires, dont *Pour un Québec libéré du pétrole en 2030*, *Changer de direction* (2011), *Deux poids, deux mesures. Comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain* (2013) et *Trousse synthèse sur les changements climatiques* (2015). Il est diplômé d'une maîtrise en science politique (Université d'Ottawa) et d'un baccalauréat en administration publique (UQAM et Sciences Po Grenoble).

D'autres collaborateurs-trices pourraient être proposés selon les besoins, par exemple des étudiants de deuxième ou troisième cycle se spécialisant dans un champ d'étude pertinent.

11. Budget

Revenus	
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports	30 000 \$
Autorité régionale de transport métropolitain	20 000 \$
Communauté métropolitaine de Montréal	20 000 \$
Total	70 000 \$
Dépenses	
Chargé de recherche (à embaucher) – 1344 heures Coordination (Philippe Cousineau Morin) – 208 heures	40 880 \$
Frais d'administration	3 500 \$
Frais de révision, communication et diffusion	9 620 \$
Mandat d'évaluation des GES	16 000 \$
Total	70 000 \$

12. Références citées

Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport policy*, 15(2), 73-80.

Boulenger, S., Castonguay, J., & Montmarquette, C. (2013). *Étude sur la tarification routière pour la région métropolitaine de Montréal*. CIRANO, juin, 59 p.

Commission de l'écofiscalité du Canada. (2015a) *La voie à suivre, Pour une approche concrète de réduction des émissions de gaz à effet de serre au Canada*, Commission de l'écofiscalité du Canada, 59 p.

Commission de l'écofiscalité du Canada. (2015b) *Circulation fluide en vue - Tarifier la congestion routière pour mieux la combattre*, Commission de l'écofiscalité du Canada, 62 p.

Croteau, Martin (2015). *Fiscalité verte – Québec envisage des mesures pour forcer les changements de comportements*, La Presse [en ligne] http://plus.lapresse.ca/screens/bf010720-41f1-418d-8751-6c9ac45f36fb%7C_0.html

Gagnon, Luc, Jean-François Lefebvre et Jonathan Théorêt (2014). *Modalités et avantages d'une réforme fiscale*

écologique pour le Québec : Mythes, réalités, scénarios et obstacles, Rapport de recherche réalisé pour la Commission d'examen sur la fiscalité québécoise, Novembre 2014, 70 p.

MDDELCC (2016). *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2014 et leur évolution depuis 1990*, Gouvernement du Québec, 32 p.

Parry, Ian WH, Heine, Dirk, and Lis, Eliza (FMI) (2014). *Getting Energy Prices Right : From Principle to Practice*. Washington, DC, USA: International Monetary Fund.

Radio-Canada (2016). *Gens d'affaires, industriels et écologistes interpellent Québec sur le transport durable* [en ligne] <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1003002/gens-daffaires-industriels-et-ecologistes-interpellent-quebec-sur-le-transport-durable>

SWITCH (2014). *Propositions pour engager le Québec dans une réforme fiscale verte*, rapport, janvier 2014.

Tanguay, G. A. and I. Gingras (2012), "Gas Price Variations and Urban Sprawl: an Empirical Analysis of the Twelve Largest Canadian Metropolitan Areas", *Environment and Planning A*, 44(7), pp. 1728–1743.

Transports Canada, 2008, Examen de la totalité des coûts du transport au Canada, TP14819F.

13. Personne-contact

Samuel Pagé-Plouffe

Coordonnateur – TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs

50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 430

Montréal, Qc

H2X 3V4

info@transitquebec.org

Cell. : 514-714-6762



Communauté métropolitaine
de Montréal

DÉCISION DÉLÉGUÉE – Directeur général
E.A.04 B

OBJET : Rapport de recherche concernant la réduction des gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports : les mesures d'écofiscalité adaptées au Québec pour inciter des changements de comportement en faveur de la mobilité durable

SERVICE : Transport métropolitain

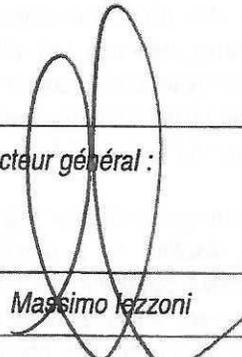
DÉCISION

En vertu du pouvoir délégué par résolution CE06-053 en date du 6 avril 2006,

Il est décidé :

De participer au financement de l'étude intitulée « Réduction des gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports : les mesures d'écofiscalité adaptées au Québec pour inciter des changements de comportement en faveur de la mobilité durable » à être réalisée par l'organisme Alliance TRANSIT pour une somme maximale de vingt mille dollars (20 000 \$) au dépôt du rapport final et conditionnellement à une évaluation des gains GES de deux scénarios d'écofiscalité visant spécifiquement la région métropolitaine, à une participation de la Communauté au comité de pilotage de projet et au dévoilement des résultats de l'étude à l'occasion d'un évènement de la Communauté à l'automne 2018.

Autorisé par le directeur général :



Massimo Iezzoni

Date : 2018-02-09



Communauté métropolitaine
de Montréal

1. ÉTAT DE LA SITUATION

1.1. Le projet de recherche

L'Alliance TRANSIT réalisera en 2018 une étude intitulée « Réduction des gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports : les mesures d'écofiscalité adaptées au Québec pour inciter des changements de comportement en faveur de la mobilité durable ». L'objectif du projet de recherche est d'évaluer le potentiel de réduction des GES d'une réforme fiscale verte dans le secteur des transports, en considérant entre autres l'effet de mesures comme la tarification du stationnement, la taxe kilométrique et l'augmentation du prix des carburants. La recherche présentera les conditions de succès du recours à l'écofiscalité en transports et réfléchira à l'utilisation des revenus à partir d'expériences empiriques et des meilleures pratiques identifiées dans la littérature scientifique. Les travaux permettront (1) de faire les liens entre les options d'écofiscalité et les réductions attendues de GES au Québec (2) d'évaluer les gains GES de trois scénarios d'écofiscalité au Québec, dont deux visant spécifiquement la région métropolitaine et (3) d'offrir des recommandations aux décideurs, incluant les impacts attendus, de la mise en œuvre de nouvelles mesures d'écofiscalité dans les transports.

Le rapport de recherche sera achevé pour diffusion en juin 2018. La recherche sera coordonnée par un chercheur à l'Alliance TRANSIT et épaulée par un comité de pilotage scientifique. Le budget total du projet de recherche est de 70 000\$ et sera réalisé en partenariat avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, l'Autorité régionale de transport métropolitain et la Communauté.

La proposition de projet de recherche transmise par l'Alliance TRANSIT est jointe en annexe. La proposition de partenariat inclut également une participation au comité de pilotage de projet, ainsi que le dévoilement des résultats de l'étude à l'occasion d'un évènement de la Communauté à l'automne 2018 (voir correspondance en annexe).

1.2. Opportunité et pertinence du dossier

Le bilan d'émission de GES le plus récent date de 2014 et a été réalisé par le MDDELCC pour l'ensemble du Québec. En 2014, les émissions totales de GES au Québec se chiffraient à 82,1 Mt éq. CO₂, ce qui représente une diminution de 8 % par rapport aux émissions de 1990, année de référence des cibles de réduction visées par le gouvernement du Québec. Rappelons que ces cibles sont de - 20% d'ici 2020 (objectif 71,4 Mt éq. CO₂) et de - 37,5% d'ici 2030 (objectif 55,8 Mt éq. CO₂). Bien que la tendance générale soit à la baisse, le secteur des transports (transport de personnes et de marchandises) est le seul ayant connu une croissance importante de ses émissions de GES pour la période de 1990 à 2014. Ce qui fait qu'en 2014, les transports représentent maintenant le secteur émettant le plus de GES au Québec, représentant 41 % de ce bilan.

Le territoire de la Communauté n'échappe pas à cette tendance. Bien que le dernier bilan des émissions en GES réalisé sur le territoire de la Communauté date de 2006, les résultats de la dernière enquête origine destination (2013) indiquent une nette reprise de l'usage de l'automobile comme mode privilégié de transport des personnes. Globalement, de plus en plus de personnes se déplacent sur le territoire de la Communauté. Entre 2008 et 2013, on a enregistré une croissance de 12 % des déplacements comparativement à une croissance de 5 % de la population.



Or, au niveau des modes de déplacement utilisés, on observe une croissance de 17 % des déplacements réalisés en auto comparativement à 8 % en transport collectif et 8 % en modes actifs. Entre 2008 et 2013, le parc automobile a connu une croissance plus importante que la croissance de population. Ainsi, sur le territoire enquêté, le parc automobile a enregistré une augmentation de 11 % entre 2008 et 2013, comparativement à une augmentation de 5 % de la population. Ajoutons à ce constat, la forte tendance récente d'achat de camions légers plutôt que des automobiles pour les déplacements des personnes et l'augmentation continue du transport des marchandises, ces derniers n'étant pas comptabilisés par les enquêtes origine destination.

En 2015, le gouvernement du Québec a lancé un chantier sur l'écofiscalité (Croteau, 2015), notant au passage le manque d'incitatifs à l'adoption de comportements plus verts en transport. Avec l'annonce du dépôt d'une politique de mobilité durable pour le printemps 2018, le gouvernement cherchera à déployer une stratégie intégrée et exhaustive visant entre autres à améliorer la cohérence de l'État vis-à-vis ses objectifs énergétiques et environnementaux. Dans son rapport *Getting Energy Prices Right* (Parry et al., 2014), le FMI recommandait d'augmenter graduellement d'environ 0,20\$ par litre les taxes sur l'essence au Canada. Il est évident que le prix actuel du carbone ne permettra pas d'atteindre ce seuil à court terme, alors que l'on considère que le SPEDE (Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre du Québec), à 16 cents la tonne excédentaire, ne résulterait qu'en une augmentation de 2 à 3 cent le litre d'essence.

Le Québec a donc beaucoup à faire pour internaliser l'ensemble des externalités liées à la combustion d'essence en transport et plus généralement à l'utilisation de l'automobile dont les coûts sociaux s'élevaient à 7,6 G\$ dans la province en 2008 selon une évaluation de Transport Canada. La taxe sur l'essence n'est toutefois pas le seul instrument d'écofiscalité pertinent en transport, et ce projet de recherche permettra d'éclairer le potentiel des quelques-uns d'entre eux.

2. IMPACT FINANCIER

Les crédits sont disponibles au poste budgétaire numéro 02-370-03-420.

3. PIÈCES JOINTES

Projet de recherche. Réduction des gaz à effet de serre dans le secteur des transports (Alliance TRANSIT. 2017)	8 p.
Correspondance d'Alliance TRANSIT (15 décembre 2017)	2 p.

Préparé par : Yves Phaneuf, coordonnateur

Date : 2018-02-05

Autorisé par : Suzy Peate, coordonnatrice exécutive

Date : 2018-02-06



Communauté métropolitaine
de Montréal

Bon de commande

No 0000002021

Votre référence

Page : 1 de 1

Modalité paiement :

Date : 2018-02-21

F.A.B. :

Requis le : 2018-06-30

VIA :

Commandé à : 1036

Tél. :

Poste :

Fax :

LIVRÉ À

A/S de :

A/s de : Mme Brigitte Cloutier

ALLIANCE TRANSIT

Communauté métropolitaine de Montréal

50 RUE SAINT-CATHERINE OUEST, BUR 430

1002, rue Sherbrooke Ouest

MONTRÉAL QC H2X 3V4

bureau 2400

Montréal (Québec) H3A 3L6

Téléphone : 514-350-2550

Notre no de client :

Personne contact : Cloutier Brigitte

Commande placée avec :

Prix confirmés avec :

Description : Rapport de recherche sur la réduction des gaz à effet de serre (transport)

No(s) d'entente(s) :

Notre no référence :

Demande(s) de prix :

No de résolution : CE06-053

Item	Quantité	Unité	Description	Prix (\$)	Taxes	Total de l'item
				Unité	TPSTVQ	
1			Votre no : Notre no : Participation financement étude "Réduction gaz effet serre" Rég : CMM Destinataire : Mme Brigitte Cloutier 02-370-03-420		E E	20 000.00

TPS, TVQ : T : Non incluse I : Incluse E : Exempté Sous-total 20 000.00 \$ TPS 0.00 \$ TVQ 0.00 \$ Total 20 000.00 \$

Fin de la commande

NOTE

Le numéro de notre commande doit apparaître sur toutes les feuilles d'expédition, colis et factures.

CONDITION D'ACHAT

Les conditions de la Communauté prévalent sur les conditions du fournisseur. Le numéro de commande doit apparaître sur les factures, les feuilles d'expédition et toute correspondance. Toute marchandise défectueuse, endommagée ou ne rencontrant pas les spécifications sera retournée au fournisseur à ses frais et sans pénalités à la Communauté. Aucun intérêt ne sera payé par la Communauté sur les comptes en souffrances.

Certification de disponibilité des crédits

Je, soussigné, certifie par les présentes qu'il y a des crédits budgétaires ou extra budgétaires disponibles pour les dépenses décrites précédemment.

Prendre note

Envoyer votre facture à

Tout changement aux conditions du présent formulaire peut entraîner l'annulation de la commande.

