

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE
ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Sommes du Fonds vert virées au FORT dans le cadre du

Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques

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



FÉVRIER
2017



Mise en contexte

Le 3 juin 2012, le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2013-2020) a été rendu public. Il est prévu que 1,9 G\$ soit alloué au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Comme prévu à la législation¹, les deux tiers des sommes correspondant au revenu du marché du carbone, qui alimentent le Fonds vert, sont réservés aux mesures en transport. De celles-ci, le gouvernement détermine les sommes qui seront affectées à des mesures applicables au transport en commun ou à des modes alternatifs au voiturage en solo. Les sommes du Fonds vert ainsi affectées sont virées, par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), au Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT). L'article 12.32.1 de la *Loi sur le ministère des Transports* précise l'utilisation de ces sommes.

Dans son 34^e rapport, la Commission de l'administration publique recommande 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. (Recommandation 7.6)

Il est prévu qu'à partir de 2014-2015, qu'une somme de 1,522 G\$ soit virée du Fonds vert au FORT d'ici 2020 pour des programmes et mesures spécifiques (tableau 1)² qui permettent une réduction³ des émissions de gaz à effet de serre (GES). Dans le cas où les sommes virées ne sont pas utilisées dans un exercice financier, elles sont réservées, pour les mêmes programmes et mesures, et reconduites aux exercices financiers ultérieurs, avec l'accord du MDDELCC.

Du 1,522 G\$, 1,041 G\$ sont affectés à des programmes et mesures découlant du PACC 2013-2020 relatif au transport collectif et alternatif.

La différence, soit une somme de 481 M\$, sera utilisée, conformément à l'article 12.32.1 de la *Loi sur le ministère des Transports*, pour des projets d'acquisition et d'amélioration d'équipements, de matériel roulant et d'infrastructures reliés au transport en commun, autorisés. Elles sont affectées au Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP)⁴. Le Ministère considère uniquement, aux fins de l'utilisation de cette somme, les projets ayant une incidence directe sur la réduction des émissions de GES (tableau 1).

¹ Article 15.4.1 de la *Loi sur le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*.

² Le reste de la somme allouée au Ministère est réservé pour des programmes de réduction des émissions de GES dans le transport des marchandises, des mesures en électrification et des mesures en adaptation aux impacts des changements climatiques, dont les dépenses sont imputées directement au Fonds vert.

³ Le terme « réduction » réfère indistinctement aux émissions de GES réduites ou évitées.

⁴ Les projets autorisés dans le cadre du PAGTCP sont financés sur plusieurs exercices financiers. Les projets entrepris avant la venue du PACC 2013-2020 sont considérés de la même manière dans l'utilisation de cette somme que les projets initiés depuis le 1^{er} avril 2013, soit le début du PACC 2013-2020. Depuis cette date, 196 M\$ de nouveaux engagements financiers ayant une incidence directe sur la réduction des émissions de GES ont été annoncés dans le cadre du PAGTCP au 30 novembre 2016.

Pour la période de 2014-2015 à 2016-2017, 568,4 M\$ ont été virés du Fonds vert au FORT⁵ et des dépenses totales de 577,3 M\$ ont été imputées pour cette période (au 30 novembre 2016) (voir le schéma page suivante et le tableau 2). Dans le cas du PAGTCP, le FORT a dépensé pour la période du 1^{er} avril 2015⁶ au 30 novembre 2016 une somme de 349,8 M\$ pour des projets ayant une incidence directe sur la réduction des émissions de GES, dont 193,4 M\$ provenaient de sommes virées du Fonds vert.

La quantification de la réduction des émissions de GES résultant de l'utilisation de ces sommes ainsi que la description des méthodologies utilisées sont présentées pour le PAGTCP et le Programme d'aide au développement du transport collectif (tableaux 3 et 4). Pour certains programmes et mesures, il n'est toutefois pas possible de quantifier une réduction des émissions de GES, notamment en raison de la non-disponibilité des données nécessaires. Dans ces cas, le Ministère utilise d'autres indicateurs de suivi (tableau 5).

⁵ Un versement de 103,28 M\$ est prévu pour le 1^{er} mars 2017, ce qui portera le total versé à 671,7 M\$.

⁶ L'entente administrative relative à la mise en œuvre du PACC 2013-2020 stipule que le virement annuel du Fonds vert au FORT de la somme allouée pour le PAGTCP s'effectue à partir de 2015-2016.

FONDS VERT - Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2013-2020)

FINANCEMENT VIA LE FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE (FORT)

FONDS VERT	RÉEL (M\$)				TOTAL
	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017 (30 novembre 2016)	
SOMMES VIRÉES AU FORT	–	169,1	244,4	154,9	568,4
FORT					
DÉPENSES RÉALISÉES EN VERTU DES SOMMES VIRÉES					
Programme d'aide au développement du transport collectif	–	146,6	182,0	39,5	368,1
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes	–	–	89,7	103,7	193,4
Véloce II	–	4,2	7,0	0,1	11,3
Autres	–	–	2,2	2,3	4,5
Total des dépenses réalisées en vertu des sommes virées	–	150,8	280,9	145,6	577,3
Variation - Sommes virées VS Dépenses réalisées	–	18,3	(36,5)	9,3	(8,9)
DÉPENSES FINANCÉES PAR D'AUTRES REVENUS DU FORT					
PAGASTC (2013) et PAGTCR (2013)*	16,6	(4,7)	–	–	11,9
DÉPENSES TOTALES	16,6	146,1	280,9	145,6	589,2

Une **reddition de comptes annuelle** est effectuée auprès du MDDELCC.

Les sommes annuellement virées du Fonds Vert au FORT sont établies en fonction du niveau des dépenses antérieures et des prévisions futures.

À terme, **100 % des sommes virées au FORT seront utilisées** pour les mesures de soutien au transport collectif et alternatif.

Aucune somme du Fonds Vert n'est affectée au secteur routier.

La Loi prévoit que les deux tiers des sommes reliées au marché du carbone soient réservées aux mesures applicables **au secteur des transports**. Les sommes affectées à des mesures ou programmes associés au transport collectif et alternatif sont virées au FORT. Ces sommes sont dédiées et, conformément aux bonnes pratiques, lorsqu'elles ne sont pas entièrement dépensées au cours d'un exercice financier, celles-ci sont reportées au suivant pour les mêmes mesures.

En date du 30 novembre 2016, une somme de **154,9 M\$** a été virée du Fonds Vert au FORT relativement à l'exercice financier 2016-2017. Cette somme est directement associée aux mesures de soutien au transport collectif et alternatif. Pour cette même période, un montant de **145,6 M\$** a été dépensé pour ces mesures.

Pour la période allant du 1^{er} avril 2014 au 30 novembre 2016, le **FORT a dépensé un total de 577,3 M\$** dans les programmes et mesures déterminées au PACC 2013-2020, **sur un budget total de 568,4 M\$**. L'ensemble de ces sommes a été utilisé pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

*En 2013-2014, le FORT a financé, à même ses autres disponibilités, une dépense de 16,6 M\$ pour le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transports en commun (PAGASTC) et pour le Programme d'aide gouvernemental au transport collectif régional (PAGTCR), prévu au PACC 2013-2020.

Sommes virées du Fonds vert au FORT dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques
Effets sur la réduction des émissions de GES

Prévision des virements du Fonds vert au FORT pour la période couverte par le PACC 2013-2020 – Budget total : 1 522 M\$

Virements effectués du Fonds vert au FORT de 2014-2015 à 2016-2017 au 30 novembre 2016 : 568,4 M\$

Dépenses totales au 30 novembre 2016 : 577,3 M\$

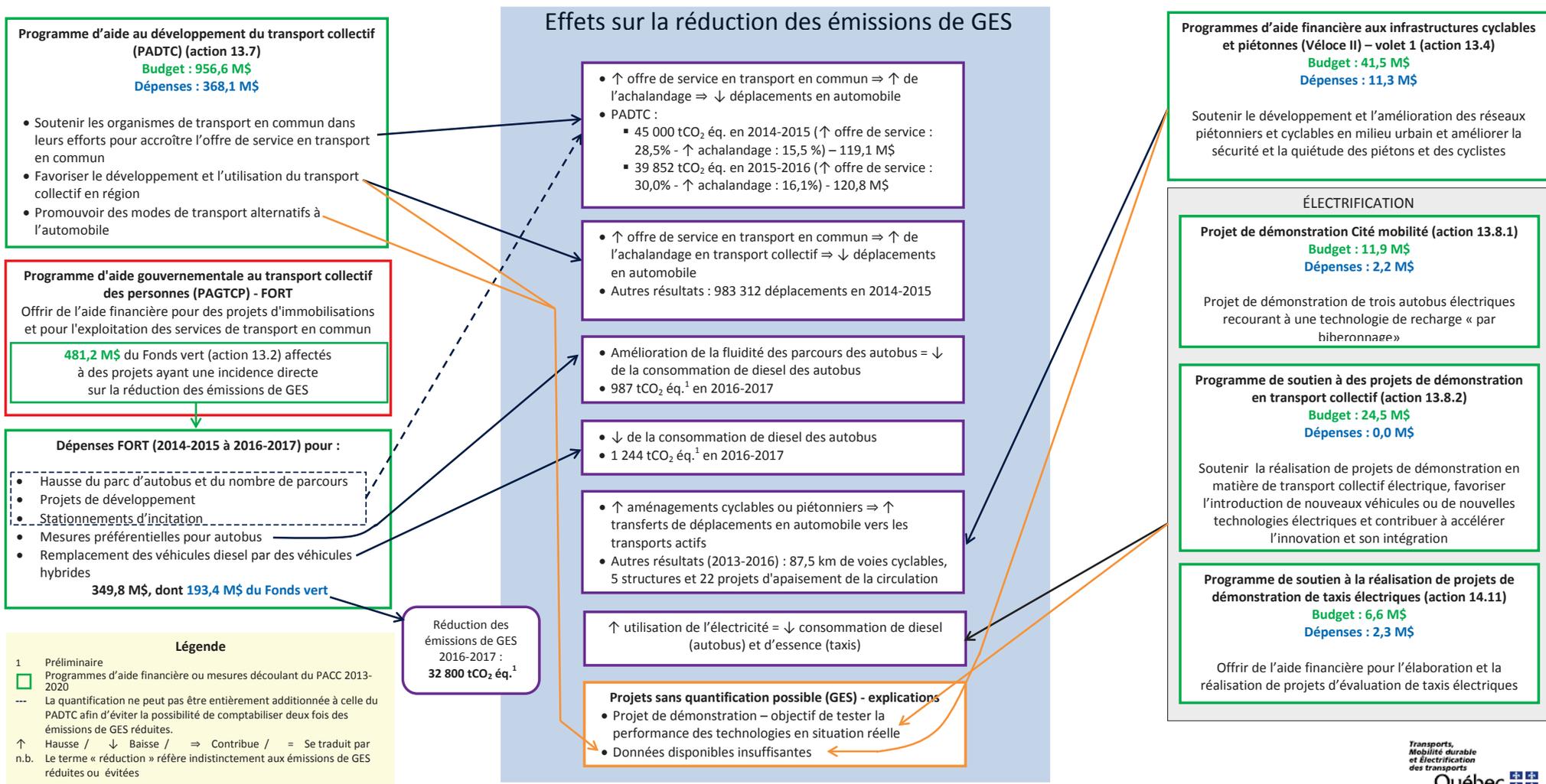


Tableau 1 – Programmes et mesures financés par les sommes virées du Fonds vert au FORT dans le cadre du PACC 2013-2020

Action du PACC 2013-2020	Description	Budget 2013-2020	Description de l'effet sur la réduction des émissions de GES
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) (13.2)	Offrir de l'aide financière pour des projets d'immobilisations et pour l'exploitation des services de transport en commun.	481,2	<p>Le Ministère considère uniquement, aux fins de l'utilisation du 481,2 M\$, les projets ayant une incidence directe sur la réduction des émissions de GES. Ces derniers concernent principalement les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Remplacement des véhicules diesel par des véhicules hybrides. Un autobus hybride consomme 31 % moins de carburant qu'un autobus diesel. À partir de la distance annuelle et la consommation, le nombre de litres de diesel économisés est traduit en réduction des émissions de GES. • Mesures préférentielles pour autobus (voies réservées, feux prioritaires, etc.). Toute entrave (congestion par exemple) à la circulation d'un autobus augmente sa consommation de diesel à cause d'une plus longue période de fonctionnement, d'un plus grand nombre d'arrêts et départs et d'un taux de consommation plus élevé au ralenti et à basse vitesse. Ainsi, pour un même trajet auquel des mesures permettant une meilleure fluidité sont implantées, la consommation de l'autobus sera moindre. • Stationnements d'incitation. Une case de stationnement incitatif utilisée est un déplacement de moins en automobile. Le transfert modal vers l'autobus permet de réduire les émissions de GES, car un déplacement en automobile émet plus de GES qu'un déplacement en transport en commun. • Hausse du parc d'autobus et du nombre de parcours. <ul style="list-style-type: none"> - Une hausse du parc d'autobus se traduit par une hausse de l'offre de transport en commun de laquelle découle une hausse de l'achalandage, donc une réduction des déplacements en automobile. Ce transfert modal permet de réduire les émissions de GES, car un déplacement en automobile émet plus de GES qu'un déplacement en transport en commun. - Également, l'achat de voitures Azur pour le métro de Montréal permet de hausser l'offre de transport en commun de deux façons. D'abord, les voitures Azur ont une capacité supplémentaire de 8 %. Enfin, quoique certaines voitures remplacent des voitures qui ont atteint la fin de leur durée de vie utile, d'autres voitures viennent s'ajouter au parc existant. Ces deux aspects permettent donc une hausse de l'offre de service. • Projets de développement. Les projets d'implantation de nouvelles lignes de train de banlieue ou de prolongement du métro de Montréal, qu'ils soient passés ou futurs, se traduisent par une hausse de l'offre de transport en commun de laquelle découle une hausse de l'achalandage, donc par des déplacements évités en automobile. Ce transfert modal permet de réduire les émissions de GES, car un déplacement en automobile émet plus de GES qu'un déplacement en train ou en métro (qui est 100 % électrique).
Programmes d'aide financière aux infrastructures cyclables et piétonnes (Véloce II) – volet 1 (13.4)	Soutenir le développement et l'amélioration des réseaux piétonniers et cyclables en milieu urbain et améliorer la sécurité et la quiétude des piétons et des cyclistes afin de favoriser la marche et le vélo.	41,5 ⁷	Tout aménagement cyclable ou piétonnier contribue à favoriser le transfert de déplacements en automobile vers les transports actifs qui n'émettent aucun GES.

⁷ Cette somme exclut 1,5 M\$ qui a été imputé directement au Fonds vert en 2013-2014.

Action du PACC 2013-2020	Description	Budget 2013-2020	Description de l'effet sur la réduction des émissions de GES
Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) (13.7)	Soutenir les organismes de transport en commun dans leurs efforts pour accroître l'offre de service en transport en commun, favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif en région et promouvoir des modes de transport alternatifs à l'automobile.	956,6	Le soutien offert par ce programme permet d'accroître l'offre de service en transport en commun. Celle-ci contribue à augmenter l'achalandage et donc à accroître les déplacements évités en automobile. Ce transfert modal permet de réduire les émissions de GES, car un déplacement en automobile émet plus de GES qu'un déplacement en transport en commun.
Projet de démonstration Cité mobilité (13.8.1)	Projet de démonstration de trois autobus entièrement électriques recourant à une technologie de recharge « par biberonnage » afin de favoriser l'électrification des transports collectifs.	11,9	Le projet vise à évaluer en situation réelle ce type de technologie qui fonctionne uniquement à l'électricité. L'utilisation de ce type de technologie pourrait remplacer des autobus diesel ou à propulsion hybride, ce qui permettrait une réduction des émissions de GES pour les trajets concernés.
Programme de soutien à des projets de démonstration en transport collectif électrique (13.8.2)	Soutenir la réalisation de projets de démonstration en matière de transport collectif électrique, favoriser l'introduction de nouveaux véhicules ou de nouvelles technologies électriques en transport collectif et contribuer à accélérer l'innovation et son intégration dans les services de transport collectif.	24,5	Si les projets soutenus s'avèrent concluants et qu'ils viennent à remplacer progressivement des autobus diesel ou à propulsion hybride, une réduction des émissions de GES pourra être quantifiée.
Programme de soutien à la réalisation de projets de démonstration de taxis électriques (14.11)	Offrir de l'aide financière pour l'élaboration et la réalisation de projets d'évaluation de taxis électriques en conditions réelles d'utilisation.	6,6	Si les projets de démonstration soutenus s'avèrent concluants et que les taxis électriques viennent à remplacer progressivement les voitures à essence, une réduction des émissions de GES pourra être quantifiée.
	Total :	1 522,3	

Tableau 2 – Programmes et mesures financées par le FORT à partir des sommes virées du Fonds vert

Priorité/action	Approbation au Conseil du trésor ou au Conseil des ministres	Échéance	Budget approuvé (M\$)	Dépenses (M\$) au 2016-11-30
Priorité 13 – Programme d’aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) (13.2)	Dernière modification : 2008	-	193,4 ⁸	193,4
Priorité 13 - Programmes d’aide financière aux infrastructures cyclables et piétonnes (Véloce II) – volet 1 (13.4)	15 octobre 2013	31 mars 2016	23,0 ⁹	11,3 ¹⁰
Priorité 13 - Programme d’aide gouvernementale à l’amélioration des services en transport collectif (PAGASTC 2014) (13.7)	6 février 2014	31 décembre 2014	152,8	368,1
Priorité 13 - Programme d’aide au développement du transport collectif (PADTC 2015) (13.7)	16 décembre 2014	31 décembre 2015	140,0	
Priorité 13 - Programme d’aide au développement du transport collectif (PADTC 2016) (13.7)	15 mars 2016	31 décembre 2016	140,0	
Priorité 13 - Projet de démonstration Cité mobilité (13.8.1)	20 novembre 2013	31 mars 2017	11,9	2,2
Priorité 13 - Programme de soutien à des projets de démonstration en transport collectif électrique (13.8.2)	12 janvier 2016	31 mars 2020	24,5	0
Priorité 14 - Programme de soutien à la réalisation de projets de démonstration de taxis électriques (14.11)	1 ^{er} décembre 2015	31 mars 2018	6,6	2,3
		Total	692,2	577,3

⁸ Cette somme provient exclusivement du Fonds vert et couvre les années financières 2015-2016 et 2016-2017.

⁹ Seul le volet 1 de Véloce II est financé dans le cadre du PACC 2013-2020. Bien que le programme s’est terminé en mars 2016, il bénéficie d’un budget de 23 M\$ jusqu’au 31 mars 2017.

¹⁰ Cette somme exclut une dépense de 1,5 M\$ imputée directement au Fonds vert en 2013-2014.

Tableau 3 – Quantification de la réduction des émissions de GES - Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) (action 13.2)

Projets ayant une incidence directe sur la réduction des émissions de GES	Résultats 2016-2017 (préliminaire)	Dépenses FORT (M\$) (2015-04-01 au 2016-11-30)	Réduction des émissions de GES 2016-2017 (préliminaire) ¹¹	Description de la méthodologie de la quantification de la réduction des émissions de GES
Remplacement des véhicules diesel par des véhicules hybrides	101	2,8	1 244	Un autobus hybride consomme 31 % moins de carburant qu'un autobus diesel. On connaît la distance annuelle et la consommation. On peut donc traduire en réduction des émissions de GES le nombre de litres de diesel économisés.
Mesures préférentielles pour autobus	236,3 km de voies réservées	49,0	987	À partir de la différence de consommation de carburant pour différentes vitesses commerciales (vitesse moyenne de circulation des autobus en service, incluant les arrêts), on estime, en supposant un accroissement de la vitesse commerciale, la consommation évitée de carburant qui est ensuite traduite en réduction des émissions de GES. Par ailleurs, une vitesse commerciale supérieure permet de faire circuler davantage d'autobus, ce qui augmente l'offre de services de laquelle découle une hausse de l'achalandage*. Toutefois, la réduction des émissions de GES n'est pas quantifiée dans ce cas à cause d'un manque de donnée.
Stationnements d'incitation	2101	1,3	2 572 ¹²	En connaissant le nombre de cases de stationnements, on peut en déduire un nombre de déplacements évités en automobile et transformer ces informations en hausse d'achalandage.*
Hausse du parc d'autobus et du nombre de parcours	127 autobus	36,0	4 400 ¹²	Une hausse du parc d'autobus se traduit par une hausse de l'offre de transport en commun de laquelle découle une hausse de l'achalandage.*
Ajout de voitures de métro	8	37,2	2 155 ¹²	Cet ajout se traduit par une hausse de l'offre de transport en commun de laquelle découle une hausse de l'achalandage.*
Remplacement de voitures du métro	4		80 ¹²	Les voitures Azur ont une capacité supplémentaire de 8 % ce qui se traduit par une hausse de l'offre de transport en commun de laquelle découle une hausse de l'achalandage.*
Ligne de train de banlieue de Mascouche	En service	114,1	1 203 ¹²	L'implantation d'une nouvelle ligne se traduit par une hausse de l'offre de transport en commun de laquelle découle une hausse de l'achalandage.*
Prolongement du métro à Laval	En service	109,4	20 160 ¹²	
Total de la réduction des émissions de GES :			32 801	
Dépenses du FORT pour ce type de projet :		349,8		
Total viré du Fonds vert au FORT (2015-2016 et 2016-2017):		193,4		

* La méthodologie est décrite dans le tableau 4.

¹¹ Tonnes d'équivalent dioxyde de carbone (TCO₂ éq.).

¹² Cette quantification ne peut pas être entièrement additionnée à celle du PADTC (tableau 4) afin d'éviter la possibilité de comptabiliser deux fois des émissions de GES réduites. Le PADTC (et ses versions antérieures) vise à soutenir les organismes de transport en commun dans leurs efforts pour accroître l'offre de service en transport en commun depuis 2007. Sans ce programme, l'offre de service serait maintenue à celle de 2006, et aucune réduction supplémentaire des émissions de GES ne serait observée. Ainsi, la réduction des émissions de GES associée à la hausse de l'achalandage à laquelle a contribué la hausse de service financée par le PADTC est déjà attribuée à ce programme. Toutefois, puisque la hausse de service est indissociable des investissements en immobilisations en transports en commun, qui sont financés par le PAGTCP, il est difficile de départager parfaitement entre ces deux programmes la réduction des émissions de GES associée à l'achalandage en transport en commun.

Tableau 4 - Quantification de la réduction des émissions de GES - Programme d'aide au développement du transport collectif (action 13.7)

Année	Dépenses (M\$) ¹³ (2016-11-30)	Hausse de l'offre de service par rapport à 2006	Hausse de l'achalandage par rapport à 2006	Réduction des émissions de GES ¹⁴	Description de la méthodologie de la quantification de la réduction des émissions de GES
2013-2014 ¹⁵	125,2	29,2 %	15,4 %	45 154	<p>Une hausse de l'offre de service de transport en commun (volet 1) contribue à augmenter l'achalandage et donc à réduire le nombre de déplacements en automobile qui émettent plus de GES. Un programme visant à soutenir les organismes de transport en commun (OTC) dans leurs efforts pour accroître l'offre de service en transport en commun a été mis en place à partir de 2007. Sans ce programme, l'offre de service serait possiblement maintenue à celle de 2006, donc aucune nouvelle réduction des émissions GES ne pourrait être comptabilisée.</p> <p>La hausse d'achalandage de l'année courante est traduite en déplacements évités en automobile à l'aide des dernières données disponibles sur le taux d'occupation des véhicules et la part modale de l'automobile. Une distance moyenne à chaque déplacement est ensuite appliquée. La quantité de litres de carburant évités est calculée à l'aide du taux moyen de consommation de carburant du parc québécois de véhicules légers, corrigée afin de tenir davantage compte des conditions réelles d'utilisation, puis convertie en tCO₂ éq. De ce résultat, il faut soustraire les émissions supplémentaires découlant de la hausse de l'offre de transport collectif qui sont calculées en estimant le kilométrage total nécessaire pour hausser l'offre de services à partir duquel on applique un taux moyen de consommation de carburant, le tout étant ensuite converti en tCO₂ éq.</p>
2014-2015	119,1	28,5 %	15,5 %	45 000	
2015-2016	120,8	30,0 %	16,1 %	39 852	
2013-2014 ¹³	7,8	-	-	-	<p>Aucune quantification n'est possible pour les subventions accordées pour le transport collectif régional (volet II) ainsi que pour la promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile et le soutien au fonctionnement des centres de gestion des déplacements (volet III) à cause de l'absence des certaines données nécessaires. Toutefois, le soutien au transport collectif régional a permis la réalisation d'environ un million de déplacements annuellement au cours des dernières années, dont 983 312 en 2014-2015.</p>
2014-2015	11,0	-	-	-	
2015-2016	11,6	-	-	-	

¹³ Les dépenses de rémunération sont exclues.

¹⁴ Tonnes d'équivalent dioxyde de carbone (TCO₂ éq.).

¹⁵ Pour 2013-2014, les dépenses étaient imputées directement au Fonds vert. Toutefois, une partie du programme était financée par le FORT à même ses autres disponibilités budgétaires, soit 16,81 M\$.

Tableau 5 – Programme et mesures sans quantification de la réduction des émissions de GES

Action du PACC 2013-2020	Explications relatives à l'absence de quantification	Indicateurs	Cibles	Résultats
Véloce II – volet 1 (13.4)	Le Ministère ne dispose pas des données permettant de quantifier la réduction des émissions de GES. En effet, il est à peu près impossible de faire un lien direct entre l'aménagement réalisé et le nombre de déplacements transférés de l'auto vers le vélo. Par ailleurs, les déplacements cyclistes et piétons sont très peu documentés. Bien que des enquêtes démontrent un essor important des déplacements à vélo au Québec, on ne peut savoir dans quelle proportion des projets soutenus par le volet 1 du programme Véloce II peuvent jouer un rôle. Les évaluations dont on dispose ne permettent pas non plus de savoir si les déplacements sur les aménagements réalisés sont des remplacements d'autres modes ou une canalisation d'un déplacement actif fait sur un autre axe non sécurisé auparavant. Toutefois, le programme fait l'objet d'un suivi au niveau des projets subventionnés.	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de km de voies cyclables • Nombre de structures • Nombre de projets d'apaisement de la circulation dans les corridors scolaires 	<ul style="list-style-type: none"> • 50 km/an • 10/an • 8/an 	De 2013-2014 et 2015-2016, 87,5 km de voies cyclables, 5 structures et 22 projets d'apaisement de la circulation dans les corridors scolaires ont été subventionnés.
Projet de démonstration Cité mobilité (13.8.1)	Aucune quantification n'est effectuée, car il s'agit de projets de démonstration qui visent de prime abord à évaluer la performance de technologies en situation réelle. Toutefois, la réduction des émissions de GES serait quantifiée si les projets s'avéraient concluants et que ces technologies venaient à remplacer progressivement les autobus diesel ou à propulsion hybride ou les voitures de taxis à essence. Par ailleurs, dans le cas du Programme de soutien à des projets de démonstration en transport collectif électrique (13.8.2), le Ministère ne dispose pas d'information sur les projets qui pourront être soutenus. Ainsi, il n'est pas possible d'effectuer une quantification.	Nombre de jours où les autobus électriques auront été en service	780 jours entre le 1 ^{er} janvier 2017 et le 31 décembre 2019	Les résultats seront évalués une fois les projets de démonstration terminés
Programme de soutien à des projets de démonstration en transport collectif électrique (13.8.2)		Nombre de jours où les véhicules électriques (ou technologies) auront été en service	-	
Programme de soutien à la réalisation de projets de démonstration de taxis électriques (14.11)		Nombre de taxis électriques en service	120 taxis électriques au 25 novembre 2017	

