



RCEM Réseau
des centres
d'expertise
en mobilité

Agir ensemble pour la mobilité durable : Investir dans les centres de gestion des déplacements du Québec et leur réseau

**Mémoire pour un soutien au
fonctionnement conséquent**

Présenté au ministère des Transports et de la
Mobilité durable du Québec

Novembre 2024

Présenté par :

Le Réseau des centres d'expertise en mobilité (RCEM)

200 – A boulevard Saint-Joseph

Gatineau (Québec) J8Y 3W9

info@rcem.quebec

www.rcem.quebec

Mémoire rédigé et révisé par :

Codirectrices générales de du RCEM

Andrée Lafrenière

Myriam Nadeau

Membres du conseil d'administration du RCEM

Jade Giroux Larkin, Directrice générale, Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMDS)

Sandrine Guillaume, Directrice générale, MOVIA

Maude Hébert, Directrice générale, Roulons VERT

Valérie Marcon, Directrice générale, Mobili-T

Patrick Robert-Meunier, Directeur général, MOBI-O

Élisabeth Tremblay, Directrice générale, MOBA

Sommaire exécutif

Les centres de gestion des déplacements (CGD) en activité dans la quasi-totalité des régions du Québec offrent une expertise-conseil à la mise en place de solutions de mobilité durable. Ils sensibilisent les milieux institutionnels, municipaux et d'affaires et les appuient dans la réalisation d'initiatives qui favorisent le transfert modal de l'auto solo vers des modes de transports actifs et collectifs. De ce fait, les CGD sont des partenaires clés pour contribuer à l'atteinte des cibles gouvernementales à la Politique de mobilité durable (PMD).

C'est aussi le cas pour le Réseau des centres d'expertise en mobilité (RCEM). Sa constitution répond à une volonté de soutenir l'expertise des CGD, de la faire rayonner et d'accroître l'impact des solutions qu'ils mettent de l'avant pour en maximiser les retombées à l'échelle nationale. Pour concrétiser cette mission, le RCEM s'est dotée en 2022 d'une nouvelle planification stratégique qui établit une orientation claire des objectifs à atteindre. Face aux priorités qui en découlent, il est devenu nécessaire de doter le RCEM de ressources dédiées exclusivement à sa structuration et à la réalisation de ses activités. Sans ces ressources, les CGD ne seront pas en mesure d'assumer les tâches que cela représente.

Or, alors que les CGD peuvent compter sur une subvention au fonctionnement dans le cadre du Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC), le RCEM n'en reçoit pas. Quant aux sommes accordées aux CGD entre 2021 et 2023, elles n'ont pas été indexées. Cela a des conséquences sur leurs opérations alors que l'inflation a progressé de 23,50 % au cours de cette période. Ce soutien représente pourtant un investissement pour le gouvernement. Il habilite entre autres les CGD à faire du développement d'affaires, permettant d'accroître leur part de revenus autonomes. Ce soutien constitue un levier à l'obtention et à l'exécution davantage de mandats et par le fait même, à plus de résultats en mobilité durable. Sans un soutien de cette nature, le RCEM ne possède pas cet effet de levier au plan national pour augmenter les investissements privés dans le transport durable, pour contribuer à changer les habitudes de déplacement et pour appuyer la réduction des GES.

Le bilan des résultats et l'augmentation de la sollicitation pour l'expertise des CGD et de le RCEM attestent clairement de leur contribution importante à l'atteinte des cibles de la PMD, en particulier pour les cibles qui accusent un retard. De fait, la vaste majorité des mandats des CGD et de le RCEM mènent à des actions à fort impact pour stimuler un changement des habitudes de déplacements et pour contribuer à la réduction potentielle des émissions de GES. En moyenne, un projet permet d'éviter 300 t éq. CO₂ annuellement. Le transfert modal réduit aussi le coût de la vie pour les familles québécoises. Une modélisation basée sur les transferts modaux des projets phares conclut qu'elles pourraient épargner environ 17,4 millions de dollars par année grâce aux CGD !

La démonstration est faite qu'avec des investissements à la hauteur des besoins et du potentiel qu'il représente, le réseau peut être un véritable accélérateur du passage à l'action. Le renouvellement du PADTC en 2025 est une occasion à saisir pour y arriver, en bonifiant le soutien aux CGD et en prévoyant un soutien au RCEM. On doit aussi reconnaître

officiellement aux CGD le mandat d'acteurs de la concertation régionale et de la mobilisation des communautés en mobilité durable, d'appui au travail des municipalités et des MRC. Parallèlement, le RCEM doit être reconnu en tant qu'organisme national en soutien à cette concertation, à cette mobilisation et à cet appui local. Pour ce faire, le prochain PADTC doit prévoir une augmentation et une indexation du soutien au financement pour les CGD et le RCEM conséquent à ces missions.

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières

Introduction	1
Présentation du RCEM	2
1. Bilan sommaire des réalisations depuis 2019	3
1.1 Croissance remarquable des CGD et du RCEM	3
1.2 Une expertise hautement sollicitée	7
1.3 Des résultats qui démontrent l'impact des CGD et du RCEM	9
2. La nécessité de bonifier le mandat et le soutien au réseau	12
2.1 Pour accélérer le passage à l'action	12
2.2 Pour un retour sur l'investissement	14
2.3 Pour appuyer les efforts d'actions nationales	14
2.4 Pour contrer l'inflation et la rareté de la main-d'œuvre	17
3. Recommandations	18
3.1 Bonifier le mandat des CGD et du RCEM	18
3.2 Bonifier la subvention au fonctionnement des CGD	19
3.3 Accorder une subvention au fonctionnement au RCEM	20
Conclusion	22
Annexe A	23

Introduction

Les prochaines années seront déterminantes dans l'atteinte des cibles de la Politique de mobilité durable (PMD) que le Québec s'est fixées. De par leur expertise, les centres de gestion des déplacements (CGD) et leur réseau national (RCEM) sont au cœur de la mise en œuvre de cette politique. Ils agissent comme catalyseurs afin de favoriser le passage à l'action pour améliorer la mobilité durable dans les milieux municipaux et les institutions, les commerces, les entreprises et les industries. L'impact des CGD est notable à plusieurs niveaux tant environnementaux, sociaux, qu'économiques. Plusieurs mandats menés par les CGD ou le RCEM ont également comme résultat des investissements annuels importants provenant de divers milieux pour encourager les modes de déplacements alternatifs à l'auto solo.

Alors que sont attendus en 2025 une nouvelle mouture du Programme d'aide au transport collectif (PADTC) et le prochain plan d'action de la PMD, le RCEM juge pertinent de saisir ce moment pour outiller les CGD et son association à la hauteur des objectifs et des impératifs qui s'imposent pour encourager et stimuler la mobilité durable.

Préparé par le RCEM, ce document présente en introduction la vision et l'orientation stratégique prise par le réseau afin d'optimiser les opérations des CGD et de maximiser les impacts de leur expertise à l'échelle nationale. La croissance des CGD et de son association, les raisons qui sous-tendent cette croissance, ainsi que les impacts des actions menées par le réseau des CGD sont ensuite mis en lumière. La section suivante expose en quoi la valorisation et la bonification du mandat des CGD et de leur association représentent un investissement sensé qui favorise l'atteinte des cibles de la PMD, particulièrement envers les cibles qui accusent un retard. La dernière section présente les recommandations du RCEM afin de bonifier la subvention au fonctionnement des CGD et de son instance nationale conformément au volet 4.1 du PADTC.

Enfin, l'annexe A propose un inventaire présentant près de 40 projets phares menés par les CGD ou le RCEM. Des liens d'articles de presse, qui témoignent de leurs impacts, ont été insérés pour quelques-uns d'entre eux. Cet inventaire atteste de la diversité des actions que sont capables de mener les CGD en appui à l'atteinte des objectifs gouvernementaux en mobilité durable.

Présentation du RCEM

Créée en 2010 sous le nom de l'Association des centres de gestion des déplacements du Québec (ACGDQ), le Réseau des centres d'expertise en mobilité regroupe les centres d'expertise en mobilité que sont les Centres de gestion des déplacements (CGD). À ce jour, huit CGD reconnus par le ministère des transports et de la mobilité durable (MTMD) sont en activité et tel qu'illustré sur la carte ci-dessous (Figure 1), ils couvrent la vaste majorité des régions du Québec.

Figure 1 : Les territoires des centres de gestion des déplacements du Québec



Les CGD sont des acteurs incontournables de la mobilité durable partout où ils œuvrent. Financés en partie par le MTMD, ils ont pour mission de promouvoir les alternatives à l'auto solo, notamment par la promotion du transport actif et collectif auprès des entreprises, des organismes et des municipalités, ainsi qu'en les accompagnant à mettre en œuvre des solutions adaptées qui donnent des résultats. Les CGD sensibilisent les milieux institutionnels et d'affaires autant qu'ils les aident à la réalisation d'initiatives reliées à leurs besoins et pertinentes à l'atteinte des cibles gouvernementales.

Le regroupement des CGD en une association nationale émane d'une vision partagée de faire rayonner les solutions de mobilité durable à l'échelle nationale, et par le fait même, d'accroître la mise en œuvre et l'impact de ces solutions sur le territoire québécois. D'abord assumée par les directions générales des CGD, la coordination du RCEM nécessite une permanence pour jouer un rôle efficace et pérenne. En effet, l'augmentation des mandats au sein des CGD ainsi que la charge de gestion que cela représente sont rendues trop

importantes pour que les directions générales des CGD continuent à assumer le rôle de coordination nationale.

Par ailleurs, le RCEM s'est dotée en 2022 d'une nouvelle planification stratégique qui nécessite une capacité d'action soutenue pour atteindre des objectifs ambitieux. Une orientation claire a été prise pour accroître la synergie d'action entre les membres du RCEM, maximiser les retombées des projets et faire rayonner l'expertise des CGD à l'échelle nationale. Concrètement, le RCEM cherche à optimiser les ressources à l'échelle nationale tout en tenant compte des réalités régionales, par exemple en mutualisant des processus d'affaires, en soutenant le développement de l'expertise, en facilitant le partage des connaissances et en canalisant le démarchage pour des projets à portée nationale. Cela doit permettre à terme d'assurer une offre de services à un niveau équivalent partout sur les territoires couverts par les CGD.

En cohérence avec ses valeurs de professionnalisme, d'engagement et d'audace, le RCEM aspire aussi à participer à des projets de recherche en mobilité, à documenter davantage les enjeux qui influencent les habitudes de déplacement, en plus de bonifier et d'approfondir l'expertise qu'elle détient. La concrétisation de ces objectifs nécessite des efforts soutenus et constants que seule une permanence nationale peut assumer.

À la lumière des constats d'ordre opérationnel et des orientations stratégiques poursuivies, la décision a été prise de procéder à l'embauche de ressources humaines à la permanence du RCEM, dédiées à la structuration de l'organisation et à la réalisation de ses activités.

1. Bilan sommaire des réalisations depuis 2019

Depuis plusieurs années, le MTMD soutient le travail des CGD en octroyant une subvention au fonctionnement. Ce soutien vise à appuyer le plan d'affaires des CGD, plus particulièrement les « activités liées au démarchage auprès des entreprises et visant à favoriser, auprès du personnel, un changement de comportement et l'usage des modes de transport autres que le voiturage en solo »¹. En appuyant les CGD, le MTMD reconnaît leur rôle comme « promoteurs et conseillers en mobilité durable auprès des employeurs et des générateurs de déplacements »². Cette section dresse le bilan des effets concrets de cet appui sur le travail des CGD, ainsi que l'effet levier du soutien au fonctionnement.

1.1 Croissance remarquable des CGD et du RCEM

En 2021, les CGD ont obtenu une augmentation de leur subvention au fonctionnement, passant de 100 000\$ par année à 200 000\$. Le Tableau I compare entre les années 2019

¹ Gouvernement du Québec, Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) - Modalités d'application 2022-2025, p. 47

² Ibid., p. 46

et 2023 l'impact de l'augmentation de ce soutien financier pour l'ensemble des CGD et de son association nationale. La démonstration est claire que cette bonification a permis une croissance généralisée et significative des activités menées par le réseau des CGD.

Un effet de levier s'est opéré, permettant un plus grand développement d'affaires. Cela a mené à un accroissement des revenus provenant d'autres sources de financement, notamment par la création de projets soutenus financièrement et par l'obtention de nouveaux contrats auprès de la clientèle ciblée. Les investissements récoltés pour des projets ont connu une croissance de 125% en quatre ans. Pour les revenus des contrats, ceux-ci ont augmenté de près de 50%.

Les projets financés jouent un rôle complémentaire aux contrats réalisés pour la clientèle. Ceux-ci donnent la capacité d'appuyer des initiatives de mobilité durable ne pouvant pas être financées à même les contrats. Pensons par exemple à des actions de sensibilisation auprès d'employé-es lors de la réalisation d'un PGD pour une entreprise ou encore à l'accompagnement d'une municipalité pour un plan local de déplacement visant à favoriser les déplacements durables à l'échelle d'un quartier. Les projets subventionnés offrent ainsi la flexibilité nécessaire pour appuyer des actions à fort impact, en particulier dans les milieux n'ayant pas les moyens de se payer une telle démarche.

D'autres projets ayant un impact sur les habitudes de déplacement sont aussi soutenus par des programmes d'aide financière, par exemple des campagnes de sensibilisation et de mobilisation dans les communautés, dans les écoles, ainsi que la continuation d'un projet phare du RCEM, le Défi sans auto solo. Il est pertinent de mentionner que l'effet de levier généré par l'augmentation de la subvention au fonctionnement des CGD a habilité le RCEM à obtenir des projets d'envergure nationale. Outre le Défi sans auto solo, le RCEM accompagne le Bureau de coordination du développement durable (BCDD) du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) pour l'atteinte des objectifs liés à la Stratégie gouvernementale de développement durable. Ce mandat prévoit la création de cycles sondage-portrait sur la mobilité, afin d'analyser les déplacements domicile-travail du personnel de l'État et de formuler des recommandations adaptées. Par l'entremise de ce mandat, l'expertise-conseil du RCEM permet d'équiper tous les ministères et organismes (MO) d'indicateurs de suivi pour leur Plan d'action en développement durable (PADD), renforçant ainsi l'exemplarité de l'État et favorisant le changement des habitudes de déplacement de son personnel. Ce mandat, qui touche actuellement 120 000 employés de l'État, touchera également les 300 000 employés de Santé Québec lorsque l'agence sera opérationnelle puisqu'elle sera aussi assujettie à la Loi sur le développement durable.

Parallèlement, les CGD et le RCEM sont de plus en plus présents et impliqués dans leurs milieux, avec une augmentation de 45% du nombre de conseils d'administration, de tables

ou de comités dans lesquels ils participent. Le réseau siège sur un total de 77 instances différentes. Le nombre de mémoires et/ou d'avis professionnels émis a augmenté de près de 90%. Ces deux types d'activités permettent d'influencer les personnes décideuses dans les communautés, ainsi que les parties prenantes en faveur de la mobilité durable à des moments décisifs. Ces actions ne sont généralement pas finançables par l'entremise d'autres sources de revenus que le soutien au fonctionnement. C'est donc par elle que nous pouvons les réaliser, et c'est aussi pourquoi une majoration de son financement est proposée.

De par la nature des mandats réalisés pour le compte du milieu des affaires et du milieu institutionnel, ainsi que pour les municipalités et les MRC, les CGD sont naturellement appelés à assumer un rôle de concertation locale en mobilité durable. Connaissant à la fois les besoins du milieu (entreprises, institutions et autres générateurs de déplacements), et à la fois le processus décisionnel des autorités responsables du transport, les CGD sont souvent les mieux placés pour agir à titre de facilitateurs entre les différentes composantes de la société et pour assurer la réalisation des actions en mobilité durable. Par ailleurs, leur connexion avec les organisations de la société civile (groupes vélo, représentant-es d'utilisateur-es du transport en commun, associations de résident-es, etc.) est un atout pour assurer la gestion du changement dans les communautés. Cette approche spécifique aux CGD et le rôle clé joué dans la planification des transports et la promotion de la mobilité durable ont même été reconnus dans la communauté scientifique :

« Premièrement, au chapitre des pratiques, les CGD agissent comme un instrument de capacités d'action collective en favorisant la collaboration et la concertation et en jouant le rôle d'intermédiaires entre les différents acteurs de l'offre et de la demande en transport. Deuxièmement, par leurs activités de promotion et de sensibilisation aux modes de transport collectifs et actifs, les CGD constituent un instrument de persuasion sociale participant à la diffusion d'un contenu renouvelé, axé sur les principes de la mobilité durable. » ³

Or, ce genre de démarches est parfois difficile à assumer pleinement puisqu'elle est la plupart du temps à la charge des CGD. Un soutien au fonctionnement dédié à la reconnaissance de cette fonction leur permettrait d'assumer pleinement ce rôle et de contribuer à accélérer les changements à opérer dans les communautés.

Les CGD et l'association sont également de plus en plus sollicités pour des conférences ou des formations, avec une augmentation de 31 % pour leur participation à ce type d'événements. Au nombre des activités qui s'opèrent hors mandats, on note aussi plus de

³ [Caroline Desrochers, Mario Gauthier, « Les centres de gestion des déplacements au Québec : un instrument de renouvellement de la planification des transports ? », Flux 2015/2 \(N° 101-102\), p. 99-110.](#)

200 activités réalisées en 2023. Ces activités, qui incluent entre autres des kiosques et des animations, répondent à des besoins réels des milieux par exemple pour informer et pour outiller les usagers et usagères vulnérables de la route. Le développement et la mise à jour d'outils, qui sont souvent pérennes et publics, a connu une augmentation de près de 80%. Ces outils sont très demandés par la clientèle et les partenaires des CGD. L'annexe A donne un aperçu des activités des CGD et du RCEM menées dans le cadre de plusieurs projets phares.

Cet accroissement des différentes activités s'est accompagné d'une augmentation contrôlée des ressources humaines. Alors que le nombre total d'activités a augmenté de 48 %⁴ de 2019 à 2023, les ressources humaines n'ont augmenté que de 31 % sur cette période. Cette hausse, qui représente 166 activités de plus, a intensifié la charge d'activités par personne employée. Par ailleurs, des opportunités à la formation de la relève ont été saisies avec une augmentation de 200% du nombre de stagiaires au sein des CGD.

Tableau I : Impact des subventions au fonctionnement sur les opérations entre 2019 et 2023

REVENUS CGD	2019	2023	Croissance
Revenus totaux	2 569 756 \$	4 270 253 \$	76%
Revenus de projets financés (excluant la subvention au fonctionnement)	576 786 \$	1 295 614 \$	125%
Revenus de services (contrats)	1 036 219 \$	1 523 567 \$	47%

REVENUS RCEM	2019	2023	Croissance
Revenus totaux	155 821 \$	575 805 \$	270%
Revenus de projets financés (pas de subvention au fonctionnement)	75 000 \$	367 500 \$	390 %
Revenus de services (contrats)	72 321 \$	88 087 \$	22 %

RESSOURCES HUMAINES	2019	2023	Croissance
Nombre de personnes employées, temps plein	36	47	31%
Nombre de stagiaires	2	6	200%

⁴ 512 activités au total en 2023 pour 346 activités au total en 2019

ACTIVITÉS	2019	2023	Croissance
Nombre de CA, tables et comités où les CGD et le RCEM sont membres	53	77	45%
Nombre de mémoires / avis déposés	9	17	89%
Nombre de conférences / formations données	55	72	31%
Autres activités diverses réalisées	153	210	37%
Nombre d'outils produits (NB: guide, balado, vidéo, etc.)	76	136	79%
Total	346	512	48%

1.2 Une expertise hautement sollicitée

Comme illustré précédemment, la croissance des CGD s'explique principalement par la réalisation de contrats et de projets financés. Alors que les contrats représentent des mandats réalisés pour le compte d'entreprises privées, d'OSBL ou d'acteurs publics, les projets renvoient à des mandats financés par les gouvernements, par le biais de subventions dans le cadre de programmes paramétrés ou d'ententes spécifiques. La réalisation de mandats par l'entremise de programmes de subventions gouvernementaux ou d'entente spécifiques est parfois limitative. En effet, les dépenses jugées admissibles à du financement de ces programmes excluent souvent un soutien à la réalisation de certaines actions soutenues par les CGD. C'est notamment le cas pour les actions de concertation et de mobilisation des communautés. Ces actions se font essentiellement à la charge des CGD, mais ne sont pas aussi structurantes qu'elles pourraient l'être en contexte de ressources limitées.

C'est entre autres pourquoi la subvention au fonctionnement revêt une importance cruciale aux opérations et au développement des CGD et des projets d'envergure nationale de le RCEM. De fait, ce soutien permet de dédier des ressources à des activités qui ne sont pas admissibles au financement par projet, mais pertinentes à l'atteinte d'objectifs en mobilité durable.

À titre d'exemple, les CGD sont régulièrement sollicités en tant qu'experts en mobilité durable par les différents milieux de leurs territoires sans toutefois que cette demande d'expertise fasse ou ne puisse faire l'objet d'un contrat de service. Pensons notamment à :

- Des consultations sur la PMD, le financement du transport collectif, etc. ;
- Des consultations municipales sur des schémas d'aménagements, des plans d'urbanisme, des plans de mobilité durable, des plans d'intervention en sécurité routière, des plans directeurs cyclables, des plans pour répondre à la rareté de la main-d'œuvre, etc. ;
- Des commissions municipales reliées au transport, à la mobilité, à l'environnement ou au développement durable ;
- Des tables de concertations régionales ou tables sectorielles en environnement, saines habitudes de vie, etc. ;
- Du travail de mobilisation et de concertation des organismes de la communauté (groupes vélo et piétons, représentant-es d'usager-ères en transport collectif, associations de résident-es, etc.) ;
- Des conseils d'administration d'autres organismes œuvrant en environnement ou en mobilité et nécessitant d'être mobilisés dans la gestion du changement.

Comme détaillé au Tableau I, les CGD et le RCEM siègent sur un total de 77 CA, comités ou tables, ce qui représente une augmentation de 45 % en 4 ans. Toutes ces activités ne peuvent être soutenues et rémunérées que par une subvention au fonctionnement, sans quoi les CGD doivent le faire à leur charge, sans pouvoir y mettre tout le temps nécessaire dans un contexte de ressources limitées.

Les organismes qui sollicitent ainsi les CGD à titre d'experts indépendants ont des besoins constants. L'expertise-conseil qui leur est fournie offre un point de vue externe et factuel et permet de les épauler dans le changement de paradigme en vue d'améliorer le développement de la mobilité durable des communautés. Pour mettre en œuvre des solutions durables qui fonctionnent, l'expertise des CGD est essentielle. Sans quoi, des initiatives peuvent être prises sans atteindre les objectifs de changement des habitudes de déplacements, ce qui pourrait avoir pour effet que certaines organisations prennent des actions menant à des échecs et les découragent d'agir dans l'avenir.

C'est pourquoi il serait aussi pertinent que les CGD agissent à titre d'acteurs de concertation régionale pour ainsi offrir pleinement leur soutien et assurer la transmission de l'expertise. Basé sur le nombre de demandes reçues et la sollicitation dont ils font l'objet, les CGD constatent une augmentation de la demande des milieux pour répondre à leurs besoins d'expertise et pour assurer le lien avec les autorités responsables du transport. Une tendance qui croît depuis les dernières années.

La concertation locale nécessitant souvent des liens avec les autorités supralocales, le volet national demande également d'être soutenu afin d'augmenter l'impact local de la concertation et le lien avec les autres instances pertinentes. En effet, certaines actions et

certaines solutions ne peuvent être mises en œuvre sans le soutien d’une autorité nationale. Un exemple de cela est celui de l’accompagnement des CGD auprès des CISSS et des CIUSSS dans l’élaboration de PGD. Avec la centralisation de la tarification des stationnements, il n’est pas possible localement de mettre en œuvre des actions du PGD financées par la tarification du stationnement puisque celle-ci est contrôlée au plan national. Il y a donc nécessité d’avoir ce liant national au plan de la concertation pour mener de tels dossiers si on veut avoir un changement au niveau local.

Face à ces réalités et aux paramètres actuels de financement pour les activités qu’ils mènent, il faut donner aux CGD et au RCEM les moyens suffisants en subvention au fonctionnement pour garder les milieux mobilisés et les accompagner dans l’atteinte des objectifs de la PMD. Sans le soutien et la mobilisation des communautés locales, il n’est pas possible d’espérer atteindre les objectifs de la politique. Les CGD et son association nationale représentent un chaînon indispensable pour que les ambitions de la politique trouvent écho sur le terrain.

1.3 Des résultats qui démontrent l’impact des CGD et du RCEM

Parmi les cibles gouvernementales de la PMD, la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports et celle concernant le transfert modal, soit la diminution de la part des déplacements effectués en auto solo, accusent des retards importants.

Les CGD offrent de nombreux services qui contribuent à l’atteinte de ces cibles. Certaines actions et certains mandats, tel un avis professionnel sur un schéma d’aménagement ou une campagne de promotion, ont aussi un réel impact sur la mobilité durable et pour amener un changement de comportement. Nous avons donc, selon la nature des mandats, été à même de mesurer leur impact sur les émissions de GES évitées, sur le nombre de personnes touchées, sur le transfert modal, sur les investissements annuels réalisés par les clients et sur l’épargne des familles québécoises.

Émissions de GES évitées

Un des principaux services spécialisés des CGD est la réalisation de Plans de gestion des déplacements (PGD) pour différents types d’organisations. Un PGD permet de cibler, déployer et communiquer les solutions de déplacement les plus adaptées au contexte sociogéographique d’une organisation auprès des personnes qui s’y déplacent. Entre 2020 et 2023, le déploiement de cette expertise dans près de 100 organisations a amené les CGD à cumuler plusieurs connaissances et savoirs sur les conditions de déplacement vers le travail, vers les écoles ou vers des événements d’envergure, dont certains attirant près d’un million de personnes.

La réalisation d'un PGD est un outil clé pour soutenir et encourager le changement des habitudes de déplacement. Une fois le PGD réalisé, les CGD travaillent à outiller les organisations et les personnes pour accomplir ce changement. Par exemple, l'accompagnement de six cégeps en Montérégie par le CGD MOVIA dans la mise en place d'un PGD a mené à l'évitement de 810 t éq. CO₂ par an. Ce projet a également mené à l'intégration du plan d'action du PGD aux politiques de ces six cégeps.

Parmi les clients des CGD, le bilan carbone réalisé faisait état d'émissions totalisant 281 465 t éq. CO₂. Par l'entremise de sondages effectués après l'élaboration d'un PGD, les CGD ont pu identifier la part des personnes au sein de ces organisations étant engagée dans une phase de changement de comportement de l'auto solo vers un mode de transport durable. On évalue ainsi à 13 % annuellement le potentiel de réduction des émissions de GES pour ces organisations.

Tableau II : Résultats des PGD réalisés entre 2020 et 2024

Nombre d'organisations ayant fait un PGD avec un CGD	95 organisations
Nombre personnes touchées ⁵ par un PGD	919 900 personnes
Total des émissions de GES liés au transport des entreprises ayant réalisé un PGD	281 465 t éq. CO ₂ /année
Potentiel de réduction des GES grâce à l'appui des CGD	37 804 t éq. CO ₂ /année (13 %)

L'atteinte de ces résultats est évidemment conditionnelle à la mise en œuvre des solutions proposées par les CGD aux générateurs de déplacements, mais aussi à la réalisation des solutions relevant des autorités responsables du transport sur le territoire (municipalités, MRC et autorités organisatrices de transport). Une situation aussi documentée :

« [...] les CGD n'ont pas de contrôle direct sur l'exécution de leurs recommandations. Une fois un PGD réalisé, le rôle du CGD se limite à accompagner l'institution ou l'entreprise dans la mise en œuvre et à réaliser des activités de sensibilisation. »⁶

Toutefois, avec des ressources permettant l'appui à la mise en œuvre et à la concertation, cela ferait en sorte que les CGD puissent mobiliser tout l'écosystème à la réalisation des

⁵ On entend par personne touchée une personne qui a été sensibilisée ou exposée aux mandats.

⁶ [Caroline Desrochers, Mario Gauthier, « Les centres de gestion des déplacements au Québec : un instrument de renouvellement de la planification des transports ? », Flux 2015/2 \(N° 101-102\), p. 99-110.](#)

recommandations mises dans les PGD.

Par ailleurs, au-delà des résultats apportés par les PGD, plusieurs autres projets portés par les CGD permettent l'évitement d'émissions de GES. Un projet mené par un CGD permet d'éviter en moyenne 300 t éq. CO₂ annuellement. La quantité évitée varie selon le type de projet, soit entre 1 t éq. CO₂ à 810 t éq. CO₂.

Personnes touchées

En tenant compte uniquement des projets phares présentés en annexe A, ce sont 4 268 953 personnes qui ont été sensibilisées ou exposées aux projets des CGD et du RCEM. Une personne peut être touchée plus d'une fois, en ayant par exemple lu un article en lien avec un projet et vu une publication sur celui-ci sur les réseaux sociaux. Cet indicateur ne représente pas un nombre absolu, mais demeure significatif puisqu'il correspond à plus de la moitié de la population québécoise.

Transfert modal

Un des objectifs principaux des travaux des CGD est de changer les habitudes de déplacements afin de diminuer le nombre de véhicules automobiles sur les routes. Pour réussir, il faut miser principalement sur des mesures qui favorisent le transfert modal. Les projets portés par les CGD et le RCEM ont amené des transferts modaux variant de 5 % à 37 %, avec une moyenne de 12,3 %. Mentionnons par exemple le projet du PGD pour le chantier Davie Canada mené par Mobili-T qui a permis de diminuer de 15 % la part modale de l'auto solo et du projet Vélovolt du RCEM ayant diminué de 37 % l'utilisation des véhicules automobiles dans les déplacements quotidiens.

Retombées en investissements privés annuels

Le travail des CGD avec les entreprises, les organisations, les grands générateurs de déplacements et les autorités responsables du transport mènent souvent à des actions qui favorisent l'optimisation des services en place ou le développement de nouvelles solutions de transports durables. Ces actions amènent des investissements annuels qui représentent parfois des sommes importantes. Ces investissements bénéficient autant au personnel de ces entreprises et de ces organisations qu'à la population générale.

Selon les données recueillies, ces investissements varient entre 45 000 \$ à 735 000 \$ annuellement, selon la taille des organisations. En moyenne, les organisations investissent annuellement 190 711 \$ à la suite d'un projet tel qu'un PGD ou un plan d'optimisation des transports. Cela donne lieu à des investissements significatifs. Pensons par exemple l'investissement de 735 000 \$ consenti à la suite de la réalisation d'un PGD par le CGD MOBA pour Aéroports de Montréal dans son secteur aéroportuaire de Mirabel. La démarche lancée par cette entreprise l'a menée à investir afin d'offrir une desserte en

transport collectif pour les personnes travaillant dans ce secteur enclavé.

Réduction du coût de la vie

Une des cibles de la PMD est de diminuer de 20 % les dépenses des ménages allouées au transport. Sachant que le coût de possession et d'utilisation d'une automobile coûte entre 8 500 \$ et 15 500 \$ selon CAA Québec, et que globalement en 2023 l'ensemble de la population québécoise a *dépensé* 40 milliards de dollars pour la possession et l'utilisation de véhicules motorisés⁷, il est clair qu'un transfert modal vers un mode de transport autre que l'auto solo permet des économies personnelles. Le simple fait de moins utiliser l'automobile, ou de l'utiliser à plusieurs, permet aussi des économies. Selon une modélisation basée sur les transferts modaux des projets phares énumérés en annexe A, les familles québécoises pourraient épargner environ 17,4 millions de dollars par année grâce aux CGD !

2. La nécessité de bonifier le mandat et le soutien au réseau

LE RCEM et ses membres comprennent que la conjoncture économique actuelle rend nécessaire une évaluation rigoureuse des dépenses et des investissements gouvernementaux afin d'en optimiser les retombées. En ce sens, un rehaussement du soutien financier aux CGD et au RCEM apparaît comme un investissement stratégique qui rapporte beaucoup plus qu'il n'en coûte. Tant sur le plan économique, social ou environnemental, les données le prouvent sans équivoque : investir dans les CGD c'est payant, en plus d'être un soutien essentiel pour l'atteinte des objectifs de la PMD.

2.1 Pour accélérer le passage à l'action

Si certaines cibles de la PMD sont en bonne posture d'être atteintes en 2030, d'autres, précédemment identifiées, dont la réduction des émissions de GES et du nombre de déplacements effectués en auto solo, connaissent un retard. Il est donc nécessaire d'accélérer le passage à l'action pour atteindre les cibles établies. En tant qu'experts-conseils travaillant activement sur ces deux cibles, et étant directement connectés avec les organisations pertinentes sur le terrain pour les atteindre, les CGD et leur association nationale sont des acteurs de choix pour maximiser les efforts à la concrétisation des résultats visés.

Les CGD sont les seuls experts en mobilité durable à détenir une approche systémique de changement de paradigme du « tout à l'auto » vers une mobilité durable intermodale et

⁷ Dépenses de consommation finale des ménages détaillées, provinciales et territoriales, annuels, Tableau 36-10-0225-01, <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=3610022501> (29 oct 2024)

multimodale. Les CGD ne travaillent pas seulement à l'amélioration du transport actif ou collectif, mais également à l'augmentation des options liées aux nouvelles mobilités, à l'autopartage, aux vélos en libre-service, au covoiturage, au télétravail et aux systèmes de transport intelligents. De plus, les CGD travaillent à la sécurité des déplacements, à l'aménagement des territoires, à l'accessibilité universelle, à la gestion de flottes de véhicules (vélos, vélos à assistance électrique, trottinettes, etc.), à la sensibilisation, à l'éducation et à l'information. Ils ont donc une connaissance transversale des enjeux de mobilité et des solutions pour favoriser l'intermodalité et la multimodalité, essentielles à la mise en place d'un écosystème de mobilité durable et efficace.

L'association et ses membres sont aussi les seuls experts à avoir un ancrage local fort dans presque toutes les régions du Québec, en plus d'avoir une perspective nationale. et les CGD travaillent autant avec des organisations métropolitaines, urbaines, périurbaines que rurales. Ils ont donc une action adaptée pour toutes les communautés et une connaissance fine des besoins de chacune en fonction de leur réalité propre. Pour atteindre les objectifs d'une politique nationale, cette capacité de comprendre toutes les communautés dans leur réalité, et d'adapter les actions en conséquence, est un atout incontournable.

LE RCEM a aussi un accès privilégié à la connaissance et aux savoirs les plus récents. L'association collabore avec des chercheurs pour étudier les facteurs de changements de comportement, les impacts sur la santé mentale, la modélisation de transfert modal et l'écofiscalité. Par exemple, l'association participe activement aux travaux de chercheurs-euses de l'École nationale d'administration publique, visant à étudier les modèles de redevances réglementaires⁸ à l'intention des générateurs de déplacements. Elle y joue un rôle de premier plan dans l'identification des exigences minimales des PGD à adopter pour se soustraire de ces redevances. Encore une fois, nous vous référons à l'annexe A pour prendre toute la mesure de la diversité des interventions réalisées par les CGD et le RCEM.

La pluralité des interventions possibles découlant de l'expertise des CGD, jumelée à l'adaptabilité des solutions en fonction des particularités des territoires qu'ils desservent, constitue des conditions gagnantes pour que les CGD assument un rôle clé en tant qu'accélérateurs du passage à l'action. Les CGD disposent des atouts requis pour assumer pleinement un mandat de concertation régionale et locale en mobilité durable.

Or, pour avoir tout l'impact nécessaire pour appuyer l'atteinte des objectifs de la PMD, une reconnaissance de ce mandat et un soutien conséquent sont essentiels. Malgré leur

⁸ Les redevances réglementaires sont un pouvoir imparti aux municipalités en vertu de la Loi sur les cités et villes. Une redevance peut être exigée par les municipalités pour contribuer au financement d'un régime de réglementation relevant d'une de ses compétences. Dans ce cas-ci, il s'agit de l'étude de redevances réglementaires que prévoit la Ville de Laval pour favoriser des changements de comportements et financer des mesures de mobilité durable.

ancrage local fort et leur implication à plusieurs niveaux pour faire avancer les actions en mobilité durable, il reste que les CGD ont des moyens limités d'agir. La manière la plus pertinente de renforcer leurs capacités à mener des concertations régionales et locales est d'assurer un financement à la mission qui soit adéquat.

2.2 Pour un retour sur l'investissement

Une étude effectuée par SNC-Lavalin en mars 2012 pour le compte du RCEM a démontré les avantages économiques découlant des mesures de gestion des déplacements implantées en entreprise par les CGD et la pertinence des activités et des retombées des CGD en concluant que **pour chaque dollar investi par le gouvernement dans le fonctionnement des CGD et les subventions aux employeurs, il s'en suivait 16,67 \$ en investissements dans les mesures de mobilité durable.**

Les données sur la croissance des CGD (section 1.1) et l'impact de leurs résultats (section 1.3) démontrent également ce retour sur l'investissement. À eux seuls, les investissements annuels des projets phares, lorsque la donnée est disponible, représentent 2,3 millions \$. Le milieu investit donc 164 % de ce que le gouvernement investit en soutien aux CGD. Ce montant (2,3 millions \$) est une donnée représentant l'investissement minimal puisque les CGD existent depuis plus de 20 ans et que les projets phares présentés ne tiennent compte que des quatre dernières années.

Enfin, l'actuelle subvention au fonctionnement des CGD, qui n'inclut pas le RCEM, représente environ 30% des revenus des CGD en 2023. L'effet de levier de cette subvention est évident. En 2019, alors que la subvention était à la moitié de sa valeur actuelle, elle représentait également 30% des revenus. C'est donc dire que quand les investissements au fonctionnement augmentent, le réseau des CGD réussit à faire augmenter d'autant les investissements des divers partenaires et clients avec qui il travaille.

2.3 Pour appuyer les efforts d'actions nationales

À l'heure actuelle, le RCEM est financée par l'entremise des cotisations des CGD, ainsi que par les revenus provenant des contrats et des projets à portée nationale qu'elle coordonne. Quatre projets nationaux sont actuellement portés par l'association :

- Le Défi sans auto solo ;
- VéloVolt ;
- Nature sans voiture ;
- Exemplarité de l'État en matière de mobilité durable – accompagnement dans l'identification d'actions à mettre en place.

Des efforts sont en cours pour donner une vocation nationale à un projet jusqu'à présent porté par le CGD MOBI-O, soit la campagne *À l'école, à pied, à vélo, je suis capable !* Par le biais de sensibilisation et de concertation avec les équipes-écoles et les regroupements de parents, cette initiative encourage le déplacement actif des élèves pour les trajets domicile-école.

Plus largement, depuis sa fondation en 2010, le RCEM soutient les CGD dans leur développement d'affaires, dans le soutien à l'expertise et fait de la représentation auprès des gouvernements et des diverses instances nationales. Comme mentionné précédemment, l'association intervient dans l'écosystème de la mobilité et du développement territorial par sa participation à des conférences, le développement de formations et en prenant part à des travaux de concertation avec de nombreux partenaires. Cependant, tout cet important travail au rayonnement et au déploiement de l'expertise des CGD et du RCEM, permettant d'en maximiser les impacts, n'est pas financé. Il n'est ni financé par les contrats, ni par les projets, ni par une enveloppe de subvention au fonctionnement.

À titre de comparaison, alors que les Conseils régionaux de l'environnement (CRE) sont financés par le MELCCFP pour ce type d'activités, leur Regroupement national (RNCREQ) l'est également et ce à hauteur de 350 000 \$ par année. La même situation prévaut pour les Organismes de bassins versants (OBV) et leur regroupement national (ROBVQ), qui lui aussi reçoit 350 000\$ par année, voire même jusqu'à 510 000 \$ pour les prochains trois ans⁹. L'exercice de comparaison est détaillé au Tableau III.

Tableau III - Subvention au fonctionnement pour les organismes régionaux et leur organisme national

Organismes régionaux	Financement du ministère à la mission	Organisme national	Financement du ministère à la mission
17 CRE	200 000 \$/an/CRE ¹⁰	RNCREQ	350 000 \$/an ¹¹
40 OBV	240 000 \$/an/OBV ¹²	ROBVQ	350 000 \$/an ¹³ à 510 000 \$/an
8 CGD	200 000 \$/an/CGD	RCEM	0 \$/an

⁹ <https://www.journalexpress.ca/2024/09/20/pres-de-29-m-accordes-aux-organismes-de-bassins-versants-pour-la-gestion-de-leau/#:~:text=Le%20gouvernement%20du%20Qu%C3%A9bec%20octroie,l'ensemble%20du%20territoire%20qu%C3%A9b%C3%A9cois,20%20septembre%202024>

¹⁰ <https://www.environnement.gouv.qc.ca/programmes/cre-rncreq/index.htm>, 2024

¹¹ *Ibid.*

¹² <https://statistique.quebec.ca/docs-ken/vitrine/strategie-quebecoise-eau/documents/7.1.1-Financement-OVB.pdf>, mars 2024

¹³ *Ibid.*

Le financement octroyé aux regroupements nationaux permet d'accélérer le développement des organisations, d'augmenter la portée nationale des initiatives et de réaliser des projets structurants qui découlent dans les régions. Ne pas avoir ce soutien a évidemment un impact sur les revenus du RCEM. Mais plus largement, il y a des bénéfices perdus sur le plan économique, social et environnemental. En privant le RCEM de cette subvention au fonctionnement, on limite l'effet de levier qu'elle arriverait à opérer comme le font les CGD à l'échelle locale. Cette absence de soutien revient à limiter les investissements privés, le changement des habitudes de déplacements et le potentiel de réductions des GES que peuvent générer les mandats pilotés par l'association et les opportunités de démarchages afférentes.

De fait, malgré une augmentation semblable de la subvention au fonctionnement accordée aux CRE et aux CGD¹⁴, les CRE ont connu une augmentation de leurs revenus supérieure à celle des CGD¹⁵. Cette différence s'explique en grande partie par le financement au fonctionnement dont bénéficie leur organisme national, le RNCREQ. Ce soutien permet au RNCREQ d'accéder à des enveloppes considérables pour des projets structurants. Bien que le RCEM travaille aussi à diversifier ses sources de revenus, elle est limitée par le manque de ressources pour appuyer ces efforts de démarchage. Un soutien de base est nécessaire pour consolider une permanence et lui donner les moyens d'opérer.

Outre les responsabilités déjà énumérées qu'assume le RCEM au bénéfice des CGD, elle joue également un rôle compensatoire pour le développement des CGD sur les territoires dits orphelins. Un exemple récent est celui du CGD du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Aboli par la Société de transport de Saguenay, le RCEM a pris sur elle de relancer la mobilisation dans la région afin de créer un nouvel OBNL et de relancer les activités en lien avec la mobilité durable. Pourtant, l'association n'est pas rémunérée pour ces actions et doit le faire à même ses propres moyens.

Sans subvention au fonctionnement, le RCEM réussit tant bien que mal à soutenir tous ces projets grâce à l'implication des directions générales de ses membres. Cependant, pour réaliser le plan d'action qui accompagne ses orientations stratégiques, davantage de ressources sont nécessaires. Un soutien à sa mission permettrait d'assurer et de pérenniser une équipe dédiée à ses mandats de consolidation, de partage, de soutien et de rayonnement des expertises de ses membres et d'offrir une assise stable et solide à la coordination et au développement de projets et de mandats nationaux.

¹⁴ La subvention de fonctionnement annuelle des CRE est passée de 94 500 \$ à 200 000 \$ en 2018, celle des CGD est passée de 100 000 \$ à 200 000 \$ en 2021. <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/developpement-du-transport-collectif-votre-gouvernement-accroit-l-aide-au-developpement-du-transport-collectif-804368686.html>

¹⁵ Les revenus totaux des CRE ont pratiquement doublé, alors que celui des CGD a augmenté de 75%.

Pour toutes ces considérations, nous recommandons d'accorder au RCEM une subvention conséquente pour son fonctionnement, tout en bonifiant la subvention au fonctionnement octroyée aux différents CGD. En tant qu'organisme qui regroupe au niveau national les organismes régionaux que sont les CGD, il s'agit ici d'appliquer la même logique que celle qui prévaut entre les CRE et le RNCREQ, ainsi qu'entre les OBV et le ROBVQ, où tant les entités régionales que l'entité nationale reçoivent une subvention au fonctionnement pour réaliser des actions prioritaires pour le gouvernement du Québec.

2.4 Pour contrer l'inflation et la rareté de la main-d'œuvre

À la sortie de la pandémie, le Québec a été confronté à une inflation record, atteignant 23,50 % entre 2021 et 2023, un sommet inégalé depuis 1991.¹⁶ Cette situation économique, couplée à l'absence d'une indexation adéquate des montants de la subvention au fonctionnement, a des conséquences directes sur le pouvoir d'action des CGD. Sans ajustements financiers appropriés, ces organisations voient leur capacité financière s'effriter.

L'attractivité en tant qu'employeur est également affectée par ce contexte économique difficile. Les travailleurs et les travailleuses recherchent de plus en plus des conditions salariales et des avantages qui reflètent la réalité inflationniste. En conséquence, un roulement de personnel s'observe, ce qui engendre des coûts supplémentaires liés au recrutement, à la formation et à l'intégration de nouveaux membres du personnel.

Afin d'amoindrir ces impacts, les CGD ont dû procéder à des ajustements salariaux importants auprès de sa cinquantaine d'employés en augmentant considérablement les conditions de travail et de rémunération de ses experts. Or, ces ajustements se sont faits avec des budgets au fonctionnement qui ne tenaient pas compte de l'inflation et dans un contexte où l'expertise des CGD est toujours plus sollicitée, augmentant encore la pression sur les budgets existants.

Pour maintenir le même pouvoir d'agir qu'en 2021, un ajustement de 47 000 \$ est nécessaire pour 2025¹⁷ et pour les années suivantes. Sans cet investissement, les CGD risquent de perdre leur compétitivité et de peiner à attirer et retenir des talents, ce qui nuit inévitablement à la qualité de leurs opérations et à leur mission. Dans l'absolu, cela se répercute sur les capacités dédiées aux efforts et à l'atteinte des cibles de la PMD, ainsi qu'à leur capacité à aller chercher des investissements de leur clientèle et de leurs partenaires. Ainsi, non seulement est-il souhaitable d'investir dans l'augmentation de la

¹⁶ Selon les données de l'ISQ, <https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/tableau-statistique-canadien-linflation.pdf>

¹⁷ La progression de 23,50 % de l'IPC entre 2021 et 2023 appliquée à la subvention au fonctionnement de 200 000 \$ par année accordé en 2021 représente un montant de 46 986 \$.

subvention au fonctionnement des CGD, mais également prévoir à présent une indexation de ce financement pour les années à venir.

Les impacts de la rétention du personnel ont notamment été documentés dans un article scientifique sur les CGD publié en 2015 :

« Enfin, un facteur de succès soulevé à maintes reprises réside dans la stabilité du financement des CGD. Retrouvé davantage chez les CGD aux sources de revenus diversifiées, ce critère influence la continuité du personnel en place. Or la présence d'une équipe stable au sein du CGD favorise le développement d'une expertise, ainsi qu'un suivi et un accompagnement assidus auprès des générateurs de déplacements à travers l'ensemble des étapes de réalisation d'un PGD. »¹⁸

3. Recommandations

La section qui suit précise nos recommandations en vertu du volet 4.1 du PADTC, soit sur la subvention au fonctionnement et les bonifications demandées.

3.1 Bonifier le mandat des CGD et du RCEM

Recommandation 1

Reconnaître les CGD comme acteurs de concertation régionale en mobilité durable et comme vecteurs de mobilisation des communautés, ainsi que le RCEM en tant qu'organisme de la concertation nationale en mobilité durable.

Les CGD disposent des atouts requis pour assumer pleinement un mandat de concertation régionale et locale, ainsi que de mobilisation, en mobilité durable. Les CGD assument déjà ce rôle, avec des ressources limitées, et sont le partenaire naturel ce faire. Les CGD étant tous membres du RCEM, le réseau joue déjà quant à elle un rôle en coordination de la concertation au niveau national. À l'image des CRE et du RNCREQ qui sont expressément nommés comme acteurs de concertation en environnement, **nous recommandons que les CGD et le RCEM soient reconnus comme les acteurs de référence en concertation régionale et nationale en mobilité durable, ainsi qu'en mobilisation des communautés locales.**

Ils peuvent agir comme courroie de transmission, tant auprès des milieux en les appuyant dans l'atteinte des objectifs de la PMD en mobilité des personnes, qu'auprès du gouvernement pour rendre compte de l'innovation sur le terrain et des résultats des efforts

¹⁸ [Caroline Desrochers, Mario Gauthier, « Les centres de gestion des déplacements au Québec : un instrument de renouvellement de la planification des transports ? », Flux 2015/2 \(N° 101-102\), p. 99-110.](#)

concertés. Une reconnaissance de ces mandats doit prévoir un soutien conséquent à la mission et c'est l'objet des recommandations qui suivent.

3.2 Bonifier la subvention au fonctionnement des CGD

Recommandation 1

Augmenter la subvention de financement de base des CGD en fonction de la progression de l'inflation entre 2021 et 2023.

En finançant par un revenu fixe, une charge dont la dépense augmente, nommément les salaires de ses experts et ses frais courants de gestion (immobilisations, équipements, frais fournisseurs), les CGD se voient opérer dans une dynamique de compressions budgétaires. Cette dynamique est exacerbée par le fait que leur expertise est plus sollicitée que jamais dans un contexte de rareté de la main-d'œuvre. Les CGD doivent donc soutenir leur croissance en limitant celle de leurs dépenses pour attirer et retenir leur personnel et ainsi assurer la pérennité de l'expertise.

Pour maintenir l'expertise et la cadence de croissance des CGD, dont les activités contribuent concrètement à l'atteinte des cibles de la PMD, **nous recommandons de tenir compte de l'inflation des dernières années dans le montant annuel de la subvention de financement aux CGD, par l'ajout d'une somme de 47 000 \$ au montant de base annuel de 200 000 \$.** Une somme qui correspond à la progression de 23,50 % de l'IPC entre 2021 et 2023.

Recommandation 2

Ajouter au montant de la subvention indexée une somme additionnelle de 75 000 \$ annuellement pour chaque CGD.

Un montant additionnel dédié à la mission des CGD, ainsi qu'aux activités de concertation locale et régionale et de mobilisation des communautés, est essentiel pour assurer et pérenniser le plein déploiement de cette expertise. Les CGD sont déjà appelés, par la nature des mandats qu'ils réalisent pour le compte du milieu des affaires et du milieu institutionnel, ainsi que pour les municipalités et les MRC, à assumer un rôle de concertation locale en mobilité durable et de mobilisation des communautés.

Connaissant à la fois les besoins du milieu et les processus décisionnels des autorités responsables du transport sur le territoire, ils ont la capacité de faciliter les échanges vers la mise en place de solutions en mobilité durable. Leur connexion avec les organisations de la société civile est un autre atout des CGD pour assurer la gestion du changement dans les communautés. Ce travail de concertation est ultimement au bénéfice du MTMD, car il permet de fédérer de nombreux acteurs à l'atteinte des cibles de la PMD en mobilité durable et d'amener des résultats.

Or, à l'heure actuelle, ces activités sont à la charge des CGD, limitant ainsi l'impact potentiel de la concertation pour accélérer le passage à l'action. Pour garantir de manière pérenne et permettre aux CGD d'opérer pleinement un rôle de concertation locale et régionale en mobilité durable, ainsi qu'en mobilisation des communautés, **nous recommandons d'ajouter une somme équivalente à un salaire à temps à la subvention au fonctionnement annuelle de chaque CGD, financée à 75 % en tant que dépense admissible au PADTC.** Ce montant, qui correspond à 75 000 \$¹⁹, permettra d'accélérer le passage à l'action.

Recommandation 3

Prévoir l'indexation annuelle de la subvention au fonctionnement à partir de 2025.

La fluctuation des prix dû à l'inflation, l'impact que cela a sur le pouvoir d'achat et les opérations des CGD et du RCEM, plaide en faveur d'un mécanisme qui stabilise leur capacité d'agir au fil du temps. Dans le but d'offrir de la prévisibilité, ainsi que de nous prémunir contre une conjoncture qui mène à une dynamique de compression, **nous proposons que la subvention au fonctionnement soit indexée annuellement conformément au point médian de la cible d'indice des prix à la consommation de la Banque du Canada, soit à 2% par année**²⁰.

3.3 Accorder une subvention au fonctionnement au RCEM

Recommandation 1

Accorder une subvention au fonctionnement de 300 000 \$ annuellement au RCEM.

L'orientation claire et assumée que prend le RCEM pour atteindre les objectifs de sa planification stratégique, qui sont intimement reliés aux objectifs de la PMD, requiert qu'elle puisse compter sur une subvention au fonctionnement. Il n'est plus viable que la gestion du RCEM et la coordination de ses mandats soient à la charge des CGD, sans compromettre à la fois les visées de l'association et le rythme de croissance au sein des CGD.

Cette subvention au fonctionnement sera garante de stabilité, de proactivité et de mobilisation continue au bénéfice des CGD pour maximiser la portée et les retombées de leur expertise. Aussi, ce soutien financier représente un levier indéniable pour accroître l'intérêt d'une diversité d'organisations à s'engager et à investir dans des solutions de mobilité durable. Ultimement, cela sert le gouvernement et l'atteinte des cibles de la PMD.

¹⁹ La somme de 75 000 \$ est basée sur le calcul du MAMH pour le coût d'un professionnel à temps plein aux projets qu'il reçoit au Fonds régions et ruralité. Le MAMH calcule que le coût d'un professionnel est de 100 000 \$ par an, incluant frais de gestion, frais de bureau et frais administratifs. Nous considérons le besoin d'une ressource à temps plein par CGD, une dépense admissible au PADTC qui peut être financée à 75 % conformément aux paramètres du programme.

²⁰ <https://www.banqueducanada.ca/wp-content/uploads/2024/01/rpm-2024-01-24.pdf>

Nous recommandons qu'une somme de 300 000 \$ soit octroyée annuellement au RCEM en subvention au fonctionnement, indexée au même titre que la subvention au fonctionnement pour chacun des CGD. Ce montant lui permettra de pérenniser sa permanence et le rôle qu'elle joue auprès des CGD dans la consolidation et le développement du réseau.

Au regard de l'ensemble des recommandations formulées ci-haut, et telles que détaillé au Tableau IV, le montant global qui était aux environs de 1,4 million \$ pour l'année 2023 passerait à 2,9 millions \$ à la première année d'une entente triennale 2025-2026 à 2027-2028 pour huit CGD et le RCEM. En tenant compte d'une indexation annuelle de 2 %, le montant atteindrait 2,96 millions \$ en 2026 et 3,02 millions \$ en 2027.

Tableau IV - Détails des montants recommandés à la bonification de la subvention au fonctionnement

	Montant 2021	Montant proposé avec ajustement IPC 23,50 % de 2021 à 2023	Bonification pour concertation	An 1 (2025-26)	An 2 - IPC 2 % (2026-27)	An 3 - IPC 2 % (2027-28)
Par CGD	200 000 \$	247 000 \$	75 000 \$	322 000 \$	328 000 \$	335 000 \$
Pour 8 CGD				2,58 M \$	2,63 M \$	2,68 M \$
RCEM	0 \$	247 000 \$	75 000 \$	322 000 \$	328 000 \$	335 000 \$
Total				2,9 M \$	2,96 M \$	3,02 M \$

Conclusion

Les CGD possèdent une fine connaissance de leurs territoires, des communautés et des organisations qui les occupent. Ils ont aussi une compréhension claire des dynamiques qui influencent le passage à l'action. Leur regroupement au sein du RCEM permet à cette dernière de développer des opportunités d'affaires, de partager et d'approfondir l'expertise, ainsi que de maximiser les synergies possibles pour multiplier les projets et les contrats en mobilité durable qui contribuent à l'atteinte des objectifs de la PMD.

La valeur ajoutée des CGD et du RCEM pour le gouvernement dans l'atteinte des cibles de la PMD réside dans leur ancrage sur le terrain et leur capacité de concertation et de mobilisation. Nous connaissons les besoins des entreprises, les dynamiques de prise de décisions locales et les priorités régionales. Nous sommes au fait des synergies qui s'opèrent, qui sont souhaitées et souhaitables pour faciliter les changements d'habitudes de déplacement et créer des opportunités d'actions. Le virage stratégique qu'entreprend le RCEM vise à faire percoler tout le potentiel de cette expertise et de ces connaissances à l'échelle nationale.

Pour maximiser l'impact d'une politique publique sur terrain, sa mise en œuvre doit pouvoir compter sur des forces vives capables de la transposer aux réalités du terrain. Cette capacité d'agir est au cœur de l'expertise et des compétences des CGD. LE RCEM a pour mandat de veiller à ce que cela soit su le plus largement possible, de multiplier les occasions d'interventions et de partager les connaissances et les résultats pour optimiser les pratiques. Avec un appui soutenu, c'est un partenariat qui nous permettra d'aller encore plus loin.

Annexe A

Client	Année(s) de réalisation	Région	CGD	Mesures / Description du projet	# Pers touchées	Impacts
RCEM	2019-2023	Québec (panquébécois)	RCEM	Défi sans auto solo : Le Défi sans auto solo (DSA) est une compétition amicale entre les entreprises et les organisations de chaque région. Le DSA vise à sensibiliser, dans un esprit convivial, festif et ludique les employés, les étudiants et les décideurs aux avantages des transports collectifs (transport en commun, covoiturage, etc.) et actifs (vélo, marche à pied, etc.) pour se rendre sur leur lieu de travail ou sur leur lieu d'études. Ce défi a vu le jour en 2009, dans les régions de la Mauricie / Centre-du-Québec.	1 000 000	Le transfert modal des autosolistes suite à la participation au défi est de 8% . Sans pouvoir calculer l'évitement de GES des transferts modaux suite aux 4 campagnes, 215 tonnes d'équivalent CO² ont été évitées en seulement 4 semaines.
Gouvernement du Québec	2021-2025	Québec (panquébécois)	RCEM	Accompagnement dans l'amélioration de l'exemplarité de l'État en termes de mobilité durable. LE RCEM accompagne le gouvernement dans sa volonté d'améliorer les déplacements de ses employés à la grandeur du Québec. Plusieurs actions ont été mises en place à l'échelle nationale, régionale et locale.	78 000	Projet très porteur ayant des impacts directs sur les conditions de travail et de mobilité des 120 000 employés de l'État qui sont touchés par le mandat actuel, visant 39 pôles gouvernementaux. En collaboration avec le Bureau de coordination du développement durable (BCDD) du MELCCFP, le RCEM a mené un sondage sur les déplacements domicile-travail et professionnels des employés de l'État. Il y a eu 32 000 répondants au sondage. À la lumière des résultats du sondage, 39 principaux pôles de déplacements ont été identifiés. Des portraits des déplacements des employés de l'État à destination de ces principaux pôles seront réalisés en vue d'identifier les actions à mettre en œuvre pour réduire l'auto solo et accroître la part du transport collectif et actif. Le prochain plan d'action de la PMD inclura un cycle sondage-portrait qui se répèterait tous les 3 ans (2026-2027 et 2029-2030) pour suivre l'évolution et ajuster les actions à mettre en œuvre. 120 000 employés de l'État sont touchés par ce mandat du RCEM et cela augmentera d'environ 300 000 avec l'assujettissement de Santé Québec à la <i>Loi sur le développement durable</i>.

Équiterre	2021-2023	Québec (panquébécois)	RCEM	Projet Vélovolt: campagne de sensibilisation nationale portée par Équiterre et le RCEM visant à promouvoir le vélo à assistance électrique (VAÉ) comme alternative à l'auto-solo pour les déplacements domicile-travail.	809	93% des participants ont répondu que le projet les avait incité à faire plus de vélo pour les trajets domicile-travail . 530 000 personnes rejointes par la campagne de promotion. Ce projet est d'une valeur de plus de 2M\$. Transfert modal impressionnant de 37% .
Société de transport de Sherbrooke (STS) et Ville de Sherbrooke	2021	Sherbrooke	CMDS	Demande de subvention vélo en libre-service (VLS).	170 000	Le CMDS a préparé la demande de subvention au programme d'offre de vélos en libre-service (OVLIS) pour l'acquisition de VLS à Sherbrooke. Mise en place du système attendue en 2025.
STS et Ville de Sherbrooke	2019-2023	Sherbrooke	CMDS	Programme d'incitation et de fidélisation à la mobilité durable Shergo	170 000	300 utilisateurs pilote , déploiement grand public mai 2024, article dans La Presse . La plateforme permet de calculer les émissions de GES évitées et le nombre de km parcourus en mode durable.
Sherbrooke Innopole, entreprises du quartier et STS	2019 et 2023	Sherbrooke	CMDS	Parc industriel régional de Sherbrooke	6 200	PGD dans l'objectif d'améliorer les services de la STS. Ajout d'une ligne d'autobus , ajustement des horaires, ajout d'abribus, etc.
CIUSSS, Université de Sherbrooke, Cégep de Sherbrooke	2019-2023	Estrie	CMDS	Covoiturage	319 000	Plusieurs efforts dans le but de mettre en place une plateforme de covoiturage régionale.
STS	2023-2024	Sherbrooke	CMDS	La STS mandate son CGD pour le développement de son programme Boulobus. Un poste est ajouté au CGD.	83 770	Mise en place de partenariats entre les entreprises de Sherbrooke et la STS. Impact direct sur l'achalandage et les revenus de la STS dès 2024.
Arrondissement de Saint-Laurent	2016	Montréal	MOBA	PGD ; Accompagnement et animation de comité ; Programme de vélos en libre-service ; Représentation auprès de la ville centre pour des incitatifs au transport collectif ; Projets pilotes de covoiturage, essais de vélo à assistance électrique, Champions de la mobilité, Certification VÉLOSYMPATHIQUE, gagnant prix Leaders en mobilité durable, DSA, etc. Plan de déplacement local : Consultation des organisations	109 420	Arrivée de BIXI dans l'arrondissement ; Réduction des GES ; Réduction des déplacements domicile-travail en auto-solo.

				Projet de réglementation du stationnement qui oblige l'adoption d'un PGD pour les demandes de permis de construction ou certificat d'autorisation pour les projets non-résidentiels générant plus de 100 cases de stationnement.		
Ville de Saint-Sauveur	2022	Laurentides	MOBA	Plan de mobilité active (PMA) : Réalisé dans le cadre du Plan d'action en environnement 2021-2023 de la Ville, le nouveau PMA est le fruit d'une réflexion collective à laquelle les citoyens, les membres du conseil municipal et le personnel ont participé. Le PMA présente 70 actions à poser afin d'atteindre les objectifs fixés en matière de mobilité active et se divise en 4 grandes orientations, soit l'accessibilité, la sécurité, la qualité et la promotion. En guise de processus de suivi, la Ville s'engage à produire un rapport périodiquement, soit 2 ans, 5 ans et 10 ans suivant sa mise en œuvre. Ce rapport dressera les réalisations et fera un suivi des indicateurs disponibles.	15 495	Plus de 45 000 \$ a été investis dans les alternatives à l'automobile par la ville dans le cadre de ce projet
Cégep André-Laurendeau	2021-en cours	Montréal	MOBA	Mandat multi-facette ayant démarré par l'élaboration d'un Plan directeur des déplacements et du stationnement (PDDS). Implication dans une démarche dérogatoire permettant au Cégep de se situer sous le ratio minimal de stationnement. À la suite de consultations et d'un diagnostic, plusieurs activités et stratégies ont été élaborées afin de réduire la pression sur le stationnement : mutualisation avec un stationnement voisin programme d'essai et de rabais à l'utilisation du transport en commun, passe universelle, implantation d'un pôle de mobilité. MOBA agit comme maître d'œuvre de plusieurs de ces initiatives.	4 212	Création d'un comité de mobilité regroupant des cadres, des représentants du personnel enseignant et professionnel et des représentants étudiants. Implication de l'Agence de mobilité durable pour le volet de la mutualisation du stationnement et du pôle de mobilité (premier projet touchant un stationnement sous emprise non-municipale sur lequel l'Agence travaille). Près de 200 membres du personnel ont participé au programme d'essai du transport en commun. 90 000\$ sont investis annuellement par le cégep à la suite de ce projet. Un transfert modal de 15% a été mesuré, représentant 457 tonnes d'équivalent CO² évitées par année.
J'arrive	2022-2023	Laurentides	MOBA	J'arrive est un programme de covoiturage régional né de l'initiative de 5 MRC situées dans le nord des Laurentides. MOBA a accompagné les MRC dans la mise en place d'un programme, le choix de la solution technologique et la gestion de l'implantation. Il s'agissait du tout premier programme de covoiturage territorial intégrant des incitatifs pour les covoitureurs. Une deuxième phase est en cours de préparation.	300 000	Potentiel de faire converger la pratique du covoiturage et d'offrir une alternative aux services de transport traditionnels pour les zones de moindre densité. Une deuxième demande de financement pour un projet national, déposé à Action-Climat, a recueilli plus de 40 lettres d'appui et plus de 700 000 \$ en contribution. 140 000\$ sont investis dans les alternatives à l'automobile dans le cadre de ce projet.

Aéroports de Montréal (ADM)	2023-2024	Laurentides	MOBA	Pour pallier l'insuffisance d'investissements dans l'offre de services des sociétés de transport, Aéroports de Montréal a décidé de lancer une démarche de mobilité pour son secteur aéroportuaire de Mirabel. Ce secteur, enclavé et dont la desserte de transport collectif est déficiente, regroupe plus de 7000 employés répartis dans une cinquantaine d'entreprises. Un PGD a permis de connaître les habitudes de mobilité et les intentions de changement de comportement, en fonction de différentes mesures envisagées. Au terme du processus, des recommandations basées sur une analyse des intentions, des lieux de résidence et des quarts de travail ont été remises à exo, qui a effectué sa propre analyse de besoins et présenté des scénarios de desserte. À la suite d'une période de négociation, un montage financier a été présenté aux entreprises qui ont contribué à la mise en place d'un service de navette quotidien, qui a été lancé en août 2024 .	7 000	Cette contribution financière des entreprises pour un service assuré par un organisme public de transport en commun (OPTC) est une première sur le territoire de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) . Dans un contexte d'insuffisance d'investissements au développement de l'offre en transport collectif et de rareté de main-d'œuvre, cette solution créative permet d'assurer un service minimal dans des zones qui autrement n'auraient pas de service. 735 000\$ a été investi par le secteur privé dans les alternatives à l'automobile dans le cadre de ce projet.
MRC de Portneuf	2022	Capitale-Nationale	Mobili-T	Réalisation des consultations préalables à l'élaboration d'un plan de mobilité durable intégrée (citoyens, organisations et entreprises)	53 008	Premiers pas vers la réalisation d'un plan de mobilité durable intégrée à l'échelle de la MRC (volonté d'exemplarité)
CIUSSS CN (Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale)	2020-2024	Capitale-Nationale	Mobili-T	PGD réalisé pour 39 installations de la région de Québec.	18 362	Mise en place de trois solutions phares jusqu'à présent : 1) plateforme de covoiturage ; 2) adhésion des employés (objectif de 10000 personnes) à un programme de fidélisation au transport collectif (rabais de 25 % de la part du Réseau de transport de la Capitale (RTC) et remboursement de 10 % de la part de l'employeur par employé (remboursement de 25 % pour deux sites critiques, soit le Centre d'hébergement Notre-Dame-de-Lourdes et la Maison des aînés et alternative Sainte-Foy)); et, 3) retour garanti à domicile en cas d'urgence. Intégration des employés des régions de Charlevoix et de Portneuf dans le déploiement des mesures.
IUCPQ (Institut universitaire de cardiologie et de pneumologie de Québec)	2020-2024	Capitale- Nationale	Mobili-T	Réalisation d'un PGD pour l'établissement.	3 371	Mise en place de plusieurs solutions dont : 1) conception d'une nouvelle plateforme de covoiturage ; 2) mise en place d' espaces sécurisés pour vélos . Effet contributif pour favoriser la collaboration avec le CIUSSS CN et le CHUL .

Corporation de mobilité collective de Charlevoix (CMCC)	2021-2022	Capitale-Nationale	Mobili-T	Enquête auprès de 56 employeurs des MRC de Charlevoix et de Charlevoix-Est pour connaître leurs besoins en transport et valider le tracé du nouveau réseau structurant de transport collectif.	28 506	Collecte et intégration de données probantes sur les besoins des employeurs dans l'analyse et la planification d'un réseau de transport structurant pour le secteur (dorsale).
Employeurs en mouvement : Bas-Saint-Laurent	2021-2024	Bas-St-Laurent	Mobili-T	Cohorte de 10 employeurs accompagnée dans une démarche en gestion des déplacements et tenue de deux ateliers thématiques (covoiturage et transport collectif) ouverts au grand public.	197 385	Effet contributif à l'engagement des acteurs du milieu envers l'ensemble des projets de mobilité durable sur le territoire.
RÉGIM (Régie intermunicipale de transport Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine)	2022-2024	Gaspésie / Îles-de-la-Madeleine	Mobili-T	Accompagnement dans des consultations , dans la rédaction d'un plan de mobilité durable à l'échelle régionale et dans la rédaction d'un guide de bonnes pratiques en mobilité durable à l'intention des municipalités.	90 700	Effet contributif pour favoriser la mise en place d'infrastructures de mobilité durable (hubs de mobilité durable) et pour la diffusion de bonnes pratiques.
Chantier Davie Canada Inc.	2020 à ce jour	Chaudière-Appalaches	Mobili-T	Réalisation d'un PGD pour le chantier et accompagnement dans la mise en place de mesures	764	Mise en place de plusieurs solutions dont : 1) retour garanti à domicile en cas d'urgence; 2) ajustement de l'offre de transport en commun au besoin de l'entreprise; 3) mise en place d'une plateforme de covoiturage avec incitatif financier ; 4) participation au projet Vélovolt pour l'essai de vélos à assistance électriques, participation au Défi sans auto solo , et offre d'un entretien vélo aux employés chaque année. L'accompagnement se finit d'ici fin 2024 mais lors du dernier bilan réalisé, la part modale de l'auto solo a diminué de 15 % au profit des modes de transport durables . Des discussions sont en cours pour poursuivre le travail dans un contexte de forte croissance à venir du personnel du chantier.
Plans locaux de déplacements (PLD)	2023	Outaouais	MOBI-O	Trois Plans locaux de déplacement en Outaouais (municipalités de Chelsea et Cantley et district de Carrefour-de-l'Hôpital à Gatineau) ont permis d'identifier les enjeux de sécurité pour les déplacements actifs dans le secteur et d'émettre des recommandations quant aux mesures correctives à mettre en place.	32 000	Les recommandations issues des Plans de déplacements scolaires (PDS) sont directement utilisées par les municipalités pour réaménager et sécuriser les quartiers afin de favoriser les déplacements actifs. Les démarches ont permis de mobiliser la population pour identifier les enjeux et proposer des solutions. Personnes mobilisées directement lors des consultations : 1 409

PAFFSR	2016 à ce jour	Outaouais et Abitibi-Témiscamingue, Québec et Estrie	MOBI-O	Le projet <i>À l'école, à pied ou à vélo, je suis capable!</i> consiste en une diversité d'activités de formation, de mobilisation et de promotion visant le déplacement actif et sécuritaire des élèves du primaire de l'école à la maison . Une activité phare de la campagne est le <i>Défi Je suis capable!</i> , soit une journée de mobilisation dans les écoles et encadrée par MOBI-O.	5 000	Réconforte les parents sur l'autonomie de leurs enfants. Le projet a comme résultat une augmentation de 26% du nombre d'élèves utilisant les transports actifs .
Cégep de l'Outaouais	2022-2023	Gatineau	MOBI-O	Le PGD réalisé est destiné à favoriser la mobilité durable au sein du personnel et de la communauté étudiante du Cégep.	6 114	2 557 757 \$ seront investis d'ici le 31 mars 2031 par le Cégep de l'Outaouais dans les alternatives à l'automobile à la suite de ce projet. (365 394 \$ en moyenne par année) Le Cégep a notamment annoncé qu'à compter de 2024, il augmenterait sa contribution au forfait étudiant du transport en commun et augmenterait le coût de ses vignettes de stationnement. D'ici 2030, la passe d'autobus pour un semestre passera de 218 \$ à 147 \$ et la vignette de stationnement passera de 185 \$ à 277 \$. L'exercice a permis d'apprendre que 50 % des étudiants et 60% du personnel qui n'utilisent pas déjà les modes de transport durable considèrent changer leurs habitudes de déplacement. Lien vers le plan du Cégep de l'Outaouais : https://cegepoutaouais.qc.ca/papeco-un-plan-ambitieux-responsable-et-transformateur/
Centre intégré de santé et des services sociaux (CISSS) de l'Outaouais	2018 à ce jour	Outaouais	MOBI-O	Depuis la réalisation de leur Plan de gestion des déplacements en 2018, le CISSS de l'Outaouais mandate MOBI-O annuellement pour l'accompagner dans la mise en œuvre de ses actions en mobilité durable .	6 866	MOBI-O aide le CISSSO dans la mise en place d'infrastructures, de programmes, de politiques et d'équipements dédiés au transport durable. Parallèlement, MOBI-O est chargé de la sensibilisation et de la promotion de la mobilité durable au sein du CISSSO par des kiosques, des activités, des ateliers, de la communication, etc. Enfin, la nouvelle flotte de VAÉ du CISSSO est gérée par MOBI-O (prêts aux membres du personnel, réparations, achats, entreposages, etc.).
Ville de Gatineau	2016 à ce jour	Gatineau	MOBI-O	Les plans de déplacements scolaires pour la Ville de Gatineau permettent de proposer des mesures pour améliorer les aménagements et sécuriser les	9 000	Les recommandations issues des PDS sont directement utilisées par la Ville de Gatineau pour réaménager et sécuriser les alentours des écoles et des corridors de sécurité . Les PDS permettent par la

				déplacements des enfants qui se rendent à l'école tous les jours.		suite à la Ville de Gatineau de transformer les corridors de sécurité des écoles en corridors scolaires. Ils permettent également aux écoles et aux centres de services scolaires de sensibiliser leur communauté et de mettre en place des mesures (ex. : réaménagements des stationnements) et des activités (ex. : campagne <i>À l'école, à pied ou à vélo, je suis capable !</i>) qui favorisent les changements d'habitudes et les transports durables.
Ville de Gatineau	2022 à ce jour	Gatineau	MOBI-O	La Ville de Gatineau a mandaté MOBI-O pour coordonner une programmation visant la promotion du vélo comme mode de transport utilitaire . Cette programmation vise à faire de l'éducation et de l'encouragement, deux objectifs phares du plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Gatineau.	181 294	Outre les 181 294 personnes touchées, 2 759 personnes ont participé à l'une ou l'autre des activités d'éducation et d'encouragement au vélo organisées sur le territoire de Gatineau.
Ville de Gatineau	2024	Gatineau	MOBI-O	La Ville de Gatineau a mandaté MOBI-O afin de réaliser un nouveau PGD pour son personnel, présentement en cours de réalisation. Parallèlement, MOBI-O a le mandat d'organiser des activités de mobilisation afin d'encourager l'utilisation du transport durable.	4 868	Établir un nouveau diagnostic et un nouveau plan d'action sur les mesures à mettre en place pour favoriser la mobilité durable. Mobiliser le personnel afin qu'il adopte des modes de transport durable dans leurs déplacements domicile-travail. L'exercice de PGD précédent avait permis de réduire l'utilisation de l'auto solo de 11 % parmi le personnel municipal entre 2015 et 2018.
Société de transport de l'Outaouais	2024	Gatineau	MOBI-O	La Société de transport de l'Outaouais a mandaté MOBI-O pour réaliser une étude de mobilité dans le secteur de l'Aéroparc industriel de Gatineau afin d'établir un diagnostic et proposer des pistes de solution pour favoriser la mobilité durable.	2 150	Encourager les autorités responsables de la mobilité (Ville de Gatineau, STO, Transcollines) à prendre des mesures pour améliorer les conditions de déplacement durable (liens de transport actif et offre de service en transport collectif).
Société du Parc Jean-Drapeau	2018-2023	Montréal	MOVIA	Plan de mobilité durable pour l'ensemble du Parc Jean-Drapeau (Installations de la Société du PJD, Biosphère, Musée Stewart, La Ronde, le Casino) Parmi les objectifs du projet de Plan directeur de la Société du Parc Jean-Drapeau (SPJD) 2018-2028: • Limiter l'empreinte véhiculaire • Améliorer l'accessibilité et l'offre (Innovater en transport)	5 000	Le plan de mobilité durable touche 8 millions de visiteurs par an. L'ensemble des partenaires du Parc Jean-Drapeau ont participé à la démarche. Dans la version finale du Plan directeur 2020-2030, la mobilité durable est l'une des 6 priorités d'action de la SPJD . Elle vise à éliminer la circulation automobile du Parc et à offrir des options de mobilité durable. MOVIA accompagne encore la SPJD en 2024 pour la mise en place de mesures.

Montréal physiquement active	2020-2025	Montréal	MOVIA	Projet Pour des parcs accessibles Porté par MOVIA avec 4 partenaires. Implication des secteurs municipaux et de la mobilité. Le projet vise à améliorer l'accès aux grands parcs de Montréal par les modes de transport actifs et collectifs. De 2020 à 2022 : analyse de l'accessibilité de 3 grands parcs et formulation de recommandations pour en améliorer l'accès aux acteurs de l'aménagement et de la mobilité. De 2023 à 2025 : analyse des freins et des leviers de passage à l'action pour faire en sorte que des interventions concrètes soient menées.	1 942 000	Après un premier financement de 32 000\$ pour la phase 1, nouveau financement de 55 000\$ par Montréal Physiquement Actif (MPA) pour la phase 2. 30 professionnels ont participé à un atelier de travail sur les 3 parcs analysés dans la phase 1 et les élu.es de 3 arrondissements ont participé à des rencontres de présentation des résultats. Un comité consultatif de 10-12 experts formés pour chacune des 2 phases.
Fonds d'aide et de relance régionale (FARR)	2021-2023	Montréal	MOVIA	Accompagner 6 cégeps de la Montérégie (Valleyfield, Granby, St-Jean Sur Richelieu, Saint-Hyacinthe, Édouard Montpetit et Sorel-Tracy) dans la mise en place d'un PGD dans le but de bonifier les alternatives à la voiture pour les déplacements domicile-étude. Intégrer le PA (plan d'action) en mobilité durable aux politiques des 6 cégeps afin d'assurer leur réalisation	22 408	Sensibiliser la communauté étudiante dans ses choix de modes de transports au moment où il est le plus important de le faire avec pour résultat un transfert modal de 5% et 810 tonnes d'équivalent CO² évitées par année. Regrouper les organismes de transport, cégeps et municipalités concernés autour d'une même table de concertation pour la planification du transport collectif régional et municipal.

CIUSSS du Centre-Sud	2021-2023	Montréal	MOVIA	Réalisation d'un PGD : Un diagnostic inclusif pour tous les établissements et employé-es avec différents degrés de précision choisis; Une volonté d'agir d'abord dans les lieux prioritaires et avec les employés-es les plus motivé-es grâce à une priorisation de certains bâtiments pour concentrer l'action; Une équité avec, d'une part, la possibilité de mettre en place des mesures transversales qui touchent l'ensemble du personnel et, d'autre part, la possibilité d'action dans les établissements non priorisés, grâce à l'autodiagnostic et la mise à disposition d'une boîte à outils; Des livrables dynamiques afin que le CCSMTL puisse utiliser et réutiliser les données sous de multiples angles selon les besoins de futures phases d'actions; Une souplesse avec la possibilité de phaser les actions et de refaire une sélection d'autres établissements par la suite, de manière simple.	20 000	10 sites intermédiaires (sites plus petits dépendant du CIUSSS avec moins d'employé.es que les 8 sites principaux) 153 sites au total (du nombre total de site qui sont sous la coupole de ce CIUSSS, hôpitaux- CHSLD-Centres de rééducation, etc.) 8 sites prioritaires (des sites les plus importants en termes de nombre d'employé.es - Les hôpitaux principaux par ex.) Intégrer de manière systématique la mobilité durable dans le fonctionnement organisationnel du CCSMTL. Faciliter l'accès des employé.es aux modes de transport durables et inciter leur utilisation. 723 tonnes d'équivalent CO² évitées par année.
Service de développement économique de la Ville de Montréal	2018-2021	Montréal	MOVIA	Plan de gestion des déplacements interentreprises pour le secteur du pôle économique du Sud-Ouest Zone de 10 km de long, bordant le Canal de Lachine et traversant deux arrondissements. Diverses mesures en aménagement et développement territorial proposées aux autorités municipales et mesures incitatives proposées aux entreprises	11 500	Depuis 2020, création et animation de divers comités de mobilité durable interentreprises. Mesures mises en place représentent 416 tonnes d'équivalent CO² évitées par année. Un pôle de mobilité active a été aménagé en 2021 par des entreprises dans un des 5 sous-secteurs de la zone. PME MTL Grand-Sud-Ouest, partenaire du PGD, a lancé en 2023 un appel à projets en mobilité durable auprès des entreprises de la zone (enveloppe de 200 000\$). Un 2e appel à projets est prévu pour 2024 ou 2025.
Ville de Trois-Rivières	2018-2019	Mauricie	Roulons VERT	Accompagnement pour la mise en place du Programme d'amélioration de la mobilité (PAM) de la Ville de Trois-Rivières. Ce fonds, dédié à la mobilité durable, permet de financer des projets de divers envergures sur le territoire.	140 000	La Ville de Trois-Rivières contribue à ce fonds à la hauteur d'environ 275 000\$ par année.

Québec ami des aînés (Trois-Rivières)	2018-2020	Mauricie	Roulons VERT	Étude sur le vieillissement actif des aînés: Étude/action en collaboration avec l'UQTR. L'étude a mené à une série de 54 recommandations partagées au CIUSSS, à la Ville de Trois-Rivières et à la STTR.	41 445	La valeur de cette étude est de 630 000\$.
Cégep de Trois-Rivières	2018-2023	Mauricie	Roulons VERT	Accompagnement et mise en place de l'Écopasse, soit une passe universelle pour les étudiant.es du Cégep de Trois-Rivières. Non seulement les services de la Société de transport sont inclus, mais également les services de transport des 4 MRC avoisinantes.	4 000	Plus du tiers des étudiant.es utilisent l'Écopasse. Augmentation de la part du transport collectif de 34%. 528 000\$ sont investis annuellement dans les alternatives à l'automobile suite à ce projet, principalement dans la Société de transport de Trois-Rivières et dans les corporations de transport des MRC voisines.
MRC de Nicolet-Yamaska et MRC de Bécancour	2020-2022	Centre-du-Québec	Roulons VERT	Accompagnement pour la fusion des organisations de transport collectif et de transport adapté des deux MRC. Une révision de la gouvernance et un plan de développement des services ont été réalisés.	28 876	À cause d'incompatibilités de vision de développement, chaque MRC a finalement fusionné ses services, mais ont décidé de poursuivre de façon indépendante. 330 535\$ sont investis annuellement par les deux MRC dans les alternatives à l'automobile à la suite de ce projet.
Québec ami des aînés (Trois-Rivières)	2020-2023	Mauricie	Roulons VERT	Programme Transition Mobilité : Programme de sensibilisation et d'accompagnement des aînés pour un vieillissement actif. Les modes de déplacements collectifs et actifs, incluant des essais de VAÉ, ont été mis de l'avant. Un guide sur le vieillissement actif a également été créé et diffusé.	66 405	Roulons VERT a porté l'entière responsabilité du projet Programme Transition Mobilité qui a entre autres permis 548 essais de VAÉ au sein de la population des 50 ans et plus . La valeur d'investissement de ce programme était de 300 000\$ sur 2½ ans.