

Plan pour une économie verte



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



PROGRAMME D'AIDE AUX NOUVELLES MOBILITÉS (NOMO)

Modalités d'application 2022-2025

Juin 2022

Cette publication a été réalisée conjointement par la Direction générale du transport terrestre des personnes et la Direction générale de la Politique de mobilité durable et de l'électrification, et éditée par la Direction générale des communications du ministère des Transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du ministère des Transports à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le [site Web du ministère des Transports](http://www.transports.gouv.qc.ca) à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante :
Direction générale des communications
Ministère des Transports
500, boulevard René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, 2022

ISBN 978-2-550-92082-3 (PDF)

Dépôt légal – 2022
Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. La reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et la traduction, même partielles, sont interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

Table des matières

1. Description du programme	2
1.1. Contexte	2
1.2. Cadre législatif et réglementaire	3
2. Objectif et durée du programme	3
2.1. Objectif général	3
2.2. Durée du programme	3
3. Principes généraux d'application et de fonctionnement du programme	3
3.1. Vérifications	3
3.2. Disponibilité budgétaire	3
3.3. Règle de cumul	4
3.4. Transmission des demandes d'aide	4
4. Volet 1 : Mobilité intégrée et connectée	4
4.1. Objectif spécifique	4
4.2. Admissibilité des demandes	5
4.2.1. Projets admissibles	5
4.3. Critères d'évaluation des projets	7
4.4. Aide financière	9
4.4.1. Octroi des aides financières	9
4.4.2. Versement des aides financières	9
4.4.3. Dépenses admissibles	10
4.4.4. Dépenses non admissibles	11
5. Volet 2 : Plans de gestion des déplacements	12
5.1. Objectif spécifique	12
5.2. Admissibilité des demandes	12
5.2.1. Projets admissibles	12
5.2.2. Organismes admissibles	13
5.3. Critères d'évaluation des projets	14
5.4. Aide financière	15
5.4.1. Octroi des aides financières	15
5.4.2. Versement des aides financières	15
5.4.3. Dépenses admissibles	16
5.4.4. Dépenses non admissibles	16
6. Contrôle et reddition de comptes	18
7. Autres dispositions	19
7.1. Obligations légales et réglementaires	19
7.2. Visibilité	19
7.3. Droit de refus	19
7.4. Indicateurs de fonctionnement du programme	20
Annexe 1 : Définitions	21

1. Description du programme

1.1. Contexte

La population du Québec est de plus en plus dépendante de l'automobile pour ses déplacements. En effet, entre 1990 et 2017, le nombre de véhicules à usage personnel immatriculés au Québec a augmenté de 64 % alors que la population adulte augmentait de seulement 25 %. De plus, la part du voiturage en solo dans les déplacements domicile-travail est stable à environ 74 % depuis 2001, alors que le nombre total de déplacements a augmenté¹.

Cette forte utilisation du mode routier génère des répercussions importantes sur la santé, la sécurité et l'environnement. Au Québec, le transport est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre (GES), comptant pour 43,3 % des émissions en 2019, dont 79,6 % étaient attribuables au transport routier².

La popularité de l'automobile s'explique par son côté pratique, mais aussi par un aménagement du territoire qui, dans les dernières décennies, a privilégié le développement de villes principalement axé sur l'utilisation de l'automobile.

L'offre de solutions performantes pour remplacer le voiturage en solo est une condition essentielle pour inciter la population à faire la transition vers une mobilité plus durable et ainsi contribuer à réduire la congestion et les émissions de GES. Les nouvelles mobilités peuvent contribuer à cette transition, puisqu'elles proposent des solutions de remplacement qui sont mieux adaptées aux besoins des individus que les modes traditionnels. Elles s'appuient sur des modèles d'affaires basés sur le partage, la mutualisation et l'autonomie des véhicules ainsi que sur des plateformes numériques et des applications mobiles ou Web qui permettent l'intégration des services, la planification de trajets, la mise en relation entre l'offre et la demande en matière de déplacement et les services de billetterie. Le transport à la demande, la mobilité partagée, la micromobilité et le microtransit sont des exemples de services considérés comme des nouvelles mobilités. Ils sont habituellement jumelés et intégrés à un service de transport collectif traditionnel pour une meilleure efficacité.

Le Programme d'aide aux nouvelles mobilités (NOMO) (ci-après nommé « le programme ») vise à tirer profit de l'évolution récente et constante des technologies numériques et de communication afin de soutenir l'intégration de services de mobilité des personnes existants ou en développement pour qu'ils soient plus durables, connectés, accessibles et adaptés aux besoins des citoyens.

Il s'inscrit dans le cadre de l'action 1.2.1.4 du Plan de mise en œuvre du Plan pour une économie verte 2030, visant à « Soutenir le développement de la mobilité partagée. ». Il contribue aussi au déploiement du Cadre d'intervention en nouvelles mobilités, qui découle de la Politique de mobilité durable – 2030, et à l'atteinte de cinq de ses grandes cibles, soit :

- 70 % de la population québécoise a accès à au moins quatre services de mobilité durable;
- Une diminution de 20 % de la part des déplacements effectués en voiturage en solo à l'échelle nationale;
- Une réduction de 40 % de la consommation de pétrole dans le secteur des transports sous le niveau de 2013;
- Une réduction de 37,5 % des émissions de GES dans le secteur des transports sous le niveau de 1990;
- Une réduction de 20 % des dépenses brutes des ménages allouées au transport.

¹ [L'état de l'automobile au Québec : constats, tendances et conséquences.](#)

² [Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2019 et leur évolution depuis 1990 \(gouv.qc.ca\).](#)

1.2. Cadre législatif et réglementaire

Le premier alinéa de l'article 4 de la *Loi sur les transports* (RLRQ, chapitre T-12) prévoit que le ministre des Transports (ci-après nommé « le ministre ») peut octroyer des subventions pour fins de transports.

2. Objectif et durée du programme

2.1. Objectif général

L'objectif général du programme est d'augmenter le nombre de services et d'options de mobilités durables accessibles aux citoyens du Québec afin de les inciter à adopter des comportements de mobilité plus durable.

Le programme compte deux volets :

- Volet 1 : Mobilité intégrée et connectée;
- Volet 2 : Plan de gestion des déplacements.

2.2. Durée du programme

Le programme entre en vigueur dès la date de son approbation par le Conseil du trésor et se termine à l'épuisement de l'enveloppe budgétaire ou au plus tard le 31 mars 2025.

Le ministre se réserve le droit de mettre fin au programme en tout temps et sans préavis.

3. Principes généraux d'application et de fonctionnement du programme

3.1. Vérifications

Le ministre peut, en tout temps, s'assurer qu'une aide financière versée a été utilisée aux fins pour lesquelles elle a été octroyée.

Un représentant du gouvernement ou son mandataire pourra vérifier sur place, à n'importe quel moment, tous les éléments et documents relatifs à une aide financière déjà versée.

3.2. Disponibilité budgétaire

L'aide financière accordée est versée sous réserve des sommes disponibles, conformément aux dispositions de l'article 21 de la *Loi sur l'administration financière* (RLRQ, chapitre A-6.001).

Le ministre se réserve le droit de limiter le nombre de projets autorisés afin de respecter l'enveloppe budgétaire du programme.

3.3. Règle de cumul

Un projet déposé dans le cadre du présent programme ne peut recevoir une aide financière provenant d'un autre programme ou d'une autre mesure des gouvernements du Québec ou du Canada. Le bénéficiaire a l'obligation de déclarer au ministère des Transports (ci-après nommé « le Ministère ») toute aide reçue dans le cadre de son projet et de lui rembourser les sommes perçues en trop, le cas échéant.

L'actif visé au paragraphe 1^o du premier alinéa de l'article 89 de la *Loi instituant le gouvernement régional d'Eeyou Istchee Baie-James* (RLRQ, chapitre G 1.04) n'est pas considéré dans la règle de cumul de la présente norme.

3.4. Transmission des demandes d'aide

Un requérant qui souhaite présenter une demande d'aide financière doit, dans le cadre de ce programme, la formuler en fonction des paramètres et des modalités du programme.

Toute la documentation exigée dans le cadre du programme doit être transmise par courriel à l'adresse indiquée sur le site Web du Ministère par l'entremise de l'adresse courriel de l'organisme admissible. L'objet du message électronique doit inclure NOMO et le numéro du volet, soit 1 ou 2.

Le dépôt des demandes d'aide financière se fait lors d'appels de projets dont les dates sont communiquées sur le site Web du Ministère. Les bénéficiaires des aides financières accordées des projets retenus seront informés par une lettre signée par le ministre, le sous-ministre ou un fonctionnaire autorisé par règlement du gouvernement publié à la *Gazette officielle du Québec*.

4. Volet 1 : Mobilité intégrée et connectée

4.1. Objectif spécifique

Ce volet consiste à soutenir financièrement les acteurs de la mobilité dans la mise en place de plateformes technologiques et d'applications favorisant l'utilisation intégrée de services de mobilité durable et partagée et le développement de nouveaux services.

Ses objectifs sont :

- d'augmenter le nombre de services de mobilité offerts aux citoyens sur tout le territoire par le biais d'applications mobiles et Web;
- de rendre les services de mobilité durable existants et futurs plus accessibles, intégrés et mieux adaptés aux besoins des citoyens;
- d'inciter les citoyens à adopter des comportements de mobilité plus durable et de réduire la nécessité de posséder un ou plusieurs véhicules.

4.2. Admissibilité des demandes

4.2.1. Projets admissibles

Ce volet comprend les deux sous-volets suivants :

– Sous-volet 1.1 : Étude de faisabilité

- La réalisation d'une étude de faisabilité préalable à l'implantation d'une plateforme technologique d'intégration de services de mobilité. Celle-ci devrait permettre de définir les modalités de déploiement de la plateforme, incluant le territoire à couvrir, les acteurs impliqués, les services de mobilité à intégrer et leur maturité technologique, les partenariats nécessaires, les besoins de la communauté ainsi que les enjeux et facteurs de réussite.

– Sous-volet 1.2 : Projet pilote d'implantation d'une plateforme technologique

- La réalisation d'un projet pilote d'implantation d'une plateforme technologique visant l'intégration d'au moins deux services de mobilité, incluant les ententes de partenariats, l'application et la gestion des données.

Il n'est pas requis que le projet pilote proposé ait fait l'objet d'une étude préalablement financée par le sous-volet 1.1.

De plus, le projet pilote peut prévoir une intégration progressive du nombre d'utilisateurs et des différents services.

Durée des projets admissibles

- Une étude de faisabilité (sous-volet 1.1) doit être réalisée dans les 24 mois suivant la date inscrite sur la lettre de confirmation de l'octroi de l'aide financière.
- Un projet pilote d'implantation d'une plateforme technologique (sous-volet 1.2) doit être réalisé dans les 36 mois suivant la date inscrite sur la lettre de confirmation de l'octroi de l'aide financière.

À la demande du bénéficiaire, et sous réserve de l'acceptation du ministre, un délai supplémentaire de six mois peut être accordé en raison de circonstances exceptionnelles. Dans ce cas, il faut que le bénéficiaire fasse la démonstration des circonstances qui justifient ce délai et que le délai additionnel demandé permette effectivement de fournir l'ensemble des livrables comme prévu. Si le bénéficiaire n'est pas en mesure de respecter ce délai additionnel, le ministre se réserve le droit de cesser tout versement et d'exiger le remboursement total ou partiel du montant de l'aide financière qui aura été versée pour les travaux qui n'auront pas été effectués à la date de résiliation.

Types de services de mobilité

Les différents types de services de mobilité pouvant être intégrés par la plateforme technologique étudiée (sous-volet 1.1) ou implantée (sous-volet 1.2), qu'ils soient existants ou à développer, sont les suivants :

- transport collectif;
- transport à la demande (TAD);
- autopartage;
- vélopartage;
- micromobilité électrique partagée;

- microtransit;
- covoiturage;
- transport adapté;
- service de taxi;
- autres services de mobilité durable.

Ces différents types de service sont définis à l'annexe 1. Il est à noter que le programme ne finance pas l'achat des véhicules ni l'exploitation des services.

Projet pilote de micromobilité partagée électrique : La mise en place d'un service de micromobilité électrique partagée doit obligatoirement être préalablement approuvé par le ministère des Transports et la Société de l'assurance automobile du Québec.

Caractéristiques requises par la plateforme technologique (sous-volet 1.2)

Le demandeur devra faire la démonstration que la plateforme technologique qui sera mise en place en appui aux services de mobilité sera interopérable, donc en mesure d'échanger des données avec d'autres systèmes et plateformes technologiques, en utilisant des formats de données et des protocoles de communications reconnus en Amérique du Nord.

4.2.2. Organismes admissibles

Les organismes suivants sont admissibles et peuvent présenter une demande d'aide financière au présent volet :

- les municipalités, les municipalités régionales de comté (MRC), les regroupements de municipalités et les communautés métropolitaines;
- les conseils d'arrondissement ou les conseils d'agglomération, sous réserve du partage des compétences établies par les lois applicables;
- les sociétés paramunicipales;
- les autorités organisatrices de transport locales, les sociétés de transport en commun, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et le réseau de transport métropolitain (RTM), également connu sous le nom *exo*;
- les organismes à but non lucratif (OBNL), les coopératives ainsi que les entreprises d'économie sociale. À titre de promoteur d'un projet, ces organismes doivent démontrer un partenariat avec l'autorité organisatrice de transport locale, la société de transport, la MRC ou la municipalité. De plus, ils doivent également :
 - avoir leur siège social ou un établissement au Québec;
 - faire la démonstration d'une expertise en matière d'études ou de réalisation de projets en lien avec la mobilité durable.

Nonobstant ce qui précède, un organisme n'est pas admissible au présent programme s'il se retrouve dans l'une des situations suivantes :

- s'il est dans une situation de faillite ou d'insolvabilité au sens de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité* (L.R.C., ch. B-3);

- s'il a fait défaut, au cours des deux années précédant la demande d'aide financière, de respecter ses obligations en lien avec l'octroi d'une aide financière antérieure de la part du ministre, après en avoir été dûment mis en demeure.
- s'il est inscrit au Registre des entreprises non admissibles aux contrats publics (RENA).

Les organismes suivants ne sont pas admissibles au présent volet :

- les ministères et les organismes du gouvernement du Québec énumérés dans les annexes 1 et 2 de la *Loi sur l'administration financière* (RLRQ, chapitre A-6.001);
- les entreprises du gouvernement du Québec énumérées dans l'annexe 3 de la *Loi sur l'administration financière* (RLRQ, chapitre A-6.001);
- les personnes désignées par l'Assemblée nationale;
- les ministères et les organismes fédéraux;
- les entreprises privées.

Ces critères ne constituent que des conditions préalables, basées sur des notions de conformité, dont le respect ne garantit pas l'octroi d'une aide financière.

4.3. Critères d'évaluation des projets

Les projets soumis dans le cadre de ce volet sont analysés et hiérarchisés selon les critères suivants :

Sous-volet 1.1 : Étude de faisabilité

Lorsque la demande est complète et qu'elle satisfait aux critères d'admissibilité, un comité d'évaluation composé de représentants du Ministère procède à une analyse de la demande selon les critères présentés dans le tableau 1.

Tableau 1 : Critères d'évaluation pour l'analyse des demandes – Sous-volet 1.1 – ÉTUDE DE FAISABILITÉ

Critère d'évaluation	Note	Note éliminatoire
Pertinence et portée du projet étudié (objectifs, territoire couvert, nombre de services concernés par rapport au potentiel dans la région, solutions technologiques étudiées, prise en compte des différents acteurs, méthodologie utilisée, services de mobilité concernés, potentiel de réalisation)	/60	s. o.
Qualité de l'équipe de réalisation (expertise et expérience du chargé de projet et des membres de l'équipe de réalisation, nombre de ressources assignées au projet, expérience de l'organisation dans des projets de mobilité, années d'existence de l'organisme) et du montage financier (fiabilité des sources de financement)	/25	s. o.
Présentation du dossier (qualité du document, clarté des informations)	/15	s. o.
Total	/100	≥ 65/100

Pour être admissible à une aide financière, un projet soumis au sous-volet 1.1 doit obtenir une note de passage d'au moins 65/100. Lorsque l'analyse de la demande est terminée, le comité d'évaluation fait une recommandation au ministre relativement à l'octroi d'une aide financière. Si l'ensemble des demandes d'aide financière dépasse les sommes disponibles, les demandes qui auront obtenu les notes les plus élevées seront recommandées en priorité.

Sous-volet 1.2 : Projet pilote d'implantation d'une plateforme technologique

Lorsque la demande est complète et qu'elle satisfait aux critères d'admissibilité, un comité d'évaluation, composé de représentants des ministères des Transports, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, de l'Économie et de l'Innovation et des Affaires municipales et de l'Habitation, procède à une analyse de la demande selon les critères présentés au tableau 2.

Tableau 2 : Critères d'évaluation pour l'analyse des demandes – Sous-volet 1.2 – PROJET PILOTE D'IMPLANTATION

Critère d'évaluation	Note	Note éliminatoire
Interopérabilité et qualité du projet sur le plan technologique	/30	≥ 20/30
Aspect structurant du projet et retombées sociales, environnementales et économiques, incluant le nombre de services de mobilité concernés par rapport au potentiel dans la région	/40	s. o.
Qualité de l'équipe (expertise et expérience du chargé de projet et des membres de l'équipe de réalisation, nombre de ressources assignées au projet, expérience de l'organisation dans des projets de mobilité, années d'existence de l'organisme), du dossier, du montage financier (fiabilité des sources de financement et du plan de communication)	/20	s. o.
Desserte des régions hors secteurs métropolitains	/10	s. o.
Total	/100	≥ 65/100

Pour être admissible à une aide financière, un projet soumis au sous-volet 1.2 doit :

- a. Obtenir une note de passage d'au moins 20/30 pour le critère d'interopérabilité et de qualité du projet sur le plan technologique, et;
- b. Obtenir une note globale d'au moins 65/100.

Lorsque l'analyse de la demande est terminée, le comité d'évaluation fait une recommandation au ministre relativement à l'octroi d'une aide financière. Si l'ensemble des demandes d'aide financière dépasse les sommes disponibles, les demandes qui auront obtenu les notes les plus élevées seront recommandées en priorité.

4.4. Aide financière

4.4.1. Octroi des aides financières

L'aide financière offerte correspond au montant le moins élevé entre les montants présentés dans le tableau 3. Celle-ci varie selon le sous-volet.

Tableau 3 : Aide financière octroyée pour le volet 1 « Mobilité intégrée et connectée »

Sous-volet	Taux maximal d'aide financière	Montant maximal de l'aide financière
Sous-volet 1.1 : Étude de faisabilité	75 %	150 000 \$
Sous-volet 1.2 : Projet pilote d'implantation d'une plateforme technologique	75 %	1 500 000 \$

Pour bénéficier de l'aide financière prévue au volet 1, l'organisme bénéficiaire, par l'entremise de son représentant autorisé, devra préalablement conclure avec le ministre, qui pourrait être représenté par un fonctionnaire autorisé du Ministère, un engagement portant sur le respect des conditions du programme et des obligations qui en découlent, dont la forme est déterminée par le ministre.

4.4.2. Versement des aides financières

Les aides financières pour les sous-volets 1.1 et 1.2 sont réparties en deux versements :

- le premier versement (80 % de l'aide financière) a lieu à la signature de l'engagement portant sur le respect et les obligations en découlant;
- le deuxième versement (20 % de l'aide financière) a lieu à la fin du projet, à la suite du dépôt et de l'acceptation par le ministre d'un rapport final et des données requises par le Ministère et indiquées dans l'engagement.

Pour le sous-volet 1.2 « Projet pilote d'implantation d'une plateforme technologique », le bénéficiaire dispose d'une période additionnelle de trois mois, après la période de réalisation du projet de 36 mois, pour déposer son rapport final.

Le ministre se réserve le droit de diminuer sa contribution au projet en fonction des dépenses admissibles réellement engagées.

Le rapport final doit minimalement faire état des résultats du projet et comprendre les éléments suivants :

- les objectifs et la description du projet pilote;
- la liste des parties prenantes;
- les problèmes et enjeux rencontrés;

- la description des caractéristiques de la plateforme technologique;
- les statistiques d'utilisation et de fréquentation des services, le profil des utilisateurs et de modification de comportement en matière de mobilité;
- le rapport financier du projet.

Tout engagement financier dans le cadre du présent programme est conditionnel à la disponibilité des fonds affectés à sa mise en œuvre.

4.4.3. Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles sont celles qui sont effectuées après la date inscrite sur la lettre de confirmation de l'octroi de l'aide financière. Elles doivent être nécessaires, justifiables et directement attribuables à la réalisation du projet. Elles comprennent :

- le salaire et les avantages sociaux, sans aucune majoration, du personnel interne du demandeur et des partenaires travaillant directement sur le projet;
- les honoraires pour les services professionnels, incluant les frais associés aux services de validation et de vérification du projet ainsi qu'aux services de vérification financière de celui-ci;
- les frais de déplacement à l'intérieur du Québec : les frais de déplacement, d'hébergement et de repas admissibles au programme doivent respecter les [barèmes en vigueur au gouvernement du Québec](#);
- les droits de propriété intellectuelle;
- les coûts d'acquisition ou de location du matériel, de l'équipement et des fournitures nécessaires à la réalisation du projet;
- les coûts pour l'aménagement du mobilier urbain requis et d'espaces dédiés pour l'implantation de services de nouvelles mobilités ou leur amélioration;
- les dépenses liées aux immobilisations directement associées et nécessaires au projet;
- les coûts de documentation, de publication et de diffusion des résultats de l'étude ou du projet;
- l'acquisition de matériel de traitement des données et de logiciels devant servir au projet en lien avec les nouvelles mobilités;
- les contributions en nature n'excédant pas 10 % des dépenses admissibles;
- les frais d'administration, sans excéder 15 % des dépenses admissibles.

Dépenses admissibles spécifiques au sous-volet 1.2 « Projet d'implantation d'une plateforme technologique » :

- le salaire d'un chargé de projet indépendant responsable de coordonner la réalisation du projet pilote et de faire le lien entre les différentes parties prenantes;
- les honoraires pour les services d'un avocat pour la signature d'ententes de partenariat entre les parties prenantes;
- les frais d'acquisition, d'amélioration ou d'adaptation de la plateforme technologique et de l'application mobile ou Web, incluant des capacités de réservation, une billetterie mobile intégrée et des comptes clients uniques;
- les frais de licence (globaux ou par véhicule) de la plateforme technologique utilisée, pour la durée du projet pilote;
- les frais de conception, de développement et de mise à jour d'un site Web, en appui aux services de mobilité;

- les coûts d'acquisition et de location, pour la durée du projet pilote, d'équipements embarqués dans les véhicules (par exemple, des tablettes);
- les frais de communication et de marketing du projet pilote aux usagers potentiels;
- les coûts relatifs à la mise en place d'un service d'assistance aux usagers durant la période du projet pilote;
- les coûts de certains aménagements physiques en appui à de nouveaux services de mobilité, par exemple :
 - des espaces de stationnement réservés pour les véhicules électriques;
 - des espaces de stationnement réservés pour les appareils de micromobilité;
 - des bornes de recharge pour les appareils de micromobilité;
 - l'aménagement de stations intermodales (pour les services de mobilité concernés).

4.4.4. Dépenses non admissibles

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles au présent volet :

- toute dépense ayant trait au financement d'une dette ou au remboursement d'emprunts à venir;
- les frais d'acquisition de biens meubles et immeubles (bureaux, etc.);
- les coûts liés à des activités qui n'ont pas été prévues au devis de projet et toute autre dépense qui n'est pas directement associée au projet;
- les frais liés à la formation professionnelle ou au perfectionnement;
- les contributions en nature excédant 10 % des dépenses admissibles;
- les frais d'administration excédant 15 % des dépenses admissibles;
- les pertes de production ou les autres pertes occasionnées par des activités liées à la réalisation du projet;
- tous les types de taxes et d'impôts;
- les dépenses non nécessaires et non justifiables au regard du projet, telles que le salaire des dirigeants ou des cadres, ou les dépenses qui ne constituent pas un coût additionnel pour le participant;
- les dépenses engagées pour préparer la demande d'aide financière ainsi que les frais associés au montage financier du projet et à toutes autres dépenses réalisées avant la date inscrite sur la lettre de confirmation de l'octroi de l'aide financière;
- les frais de déplacement liés à la présentation de documents et de résultats de recherche dans le cadre de conférences, de congrès, de journées d'étude ou de séminaires;
- l'achat de véhicules routiers (électriques ou non);
- les dépenses découlant de l'achat de biens ou la prestation de services en provenance d'une entreprise inscrite au Registre des entreprises non admissibles aux contrats publics (RENA);
- toutes dépenses relatives à des frais juridiques afférents à des accusations de nature civile ou criminelle impliquant la responsabilité personnelle des dirigeants ou du personnel des entreprises subventionnées;
- les contraventions ainsi que les frais juridiques et afférents à des condamnations pour des infractions civiles ou criminelles;
- toute autre dépense qui n'est pas directement associée au projet.

5. Volet 2 : Plans de gestion des déplacements

5.1. Objectif spécifique

Ce volet vise à augmenter le nombre d'employeurs admissibles qui élaborent un plan de gestion de déplacements (PGD) pour leurs employés ou qui implantent des mesures de mobilité durable incluses à un tel plan.

Les plans de gestion des déplacements permettent :

- d'établir un diagnostic de mobilité propre à chaque organisation;
- de proposer aux organisations des solutions de mobilité durable cohérentes et adaptées aux besoins de leurs employés;
- de déterminer les aménagements incitant les employés à utiliser les modes de déplacement actifs et collectifs ainsi que le covoiturage.

5.2. Admissibilité des demandes

5.2.1. Projets admissibles

Ce volet comprend les deux sous-volets suivants :

- **Sous-volet 2.1** : Élaboration d'un plan de gestion de déplacements par un organisme admissible ou un groupe d'organismes admissibles.
- **Sous-volet 2.2** : Implantation de mesures prévues dans un plan de gestion de déplacements par un organisme admissible ou un groupe d'organismes admissibles.

Durée des projets admissibles

- Un plan de gestion de déplacements (sous-volet 2.1) doit être élaboré dans les 12 mois suivant la date inscrite sur la lettre de confirmation de l'octroi de l'aide financière.
- Les mesures d'un plan de gestion de déplacements (sous-volet 2.2) doivent être mises en place dans les 24 mois suivant la date inscrite sur la lettre de confirmation de l'octroi de l'aide financière.

À la demande du bénéficiaire, et sous réserve de l'acceptation du ministre, un délai supplémentaire de six mois peut être accordé en raison de circonstances exceptionnelles. Dans ce cas, il faut que le bénéficiaire fasse la démonstration des circonstances qui justifient ce délai et que le délai additionnel demandé permette effectivement de fournir l'ensemble des livrables comme prévu. Si le bénéficiaire n'est pas en mesure de respecter ce délai additionnel, le ministre se réserve le droit de cesser tout versement et d'exiger le remboursement total ou partiel du montant de l'aide financière qui aura été versée pour les travaux qui n'auront pas été effectués à la date de résiliation.

Exigences relatives à l'élaboration d'un plan de gestion de déplacements (sous-volet 2.1)

Le plan de gestion de déplacements doit être élaboré par un Centre de gestion des déplacements ou par un professionnel possédant un baccalauréat ou une maîtrise en aménagement du territoire ou en urbanisme. Le plan de gestion des déplacements doit minimalement comprendre :

- une analyse des habitudes de mobilité des employés de l'organisation;

- une étude de l'offre en transport durable à proximité des lieux de travail;
- des recommandations adaptées aux besoins de l'organisation et une analyse de leur faisabilité technique et financière.

Exigences relatives à l'implantation de mesures d'un plan de gestion de déplacements (sous-volet 2.2)

Le financement de mesures d'un plan de gestion de déplacements dans le sous-volet 2.2 est conditionnel à la réalisation préalable de celui-ci par un Centre de gestion des déplacements ou par un professionnel possédant un baccalauréat ou une maîtrise en aménagement du territoire ou en urbanisme. Le plan utilisé peut avoir été financé par le sous-volet 2.1 ou non.

Les mesures pouvant être financées sont mentionnées à la section 5.4.3.

5.2.2. Organismes admissibles

Les organismes suivants sont admissibles et peuvent présenter une demande d'aide financière, à titre d'employeurs, pour les déplacements de leurs employés :

- les municipalités, les regroupements de municipalités, les communautés métropolitaines et les MRC;
- les conseils d'arrondissement ou les conseils d'agglomération;
- les sociétés paramunicipales;
- les sociétés de transport en commun, l'ARTM et le RTM, également connu sous le nom exo;
- les OBNL, les coopératives ainsi que les entreprises d'économie sociale;
- les entreprises privées;
- les sociétés de développement commercial, les regroupements d'entreprises, les parcs industriels et technologiques, les établissements d'enseignement, les centres de recherche et les établissements de santé et de services sociaux.

De plus, pour être admissible, l'organisme doit avoir son siège social ou un établissement au Québec.

Nonobstant ce qui précède, un organisme n'est pas admissible au présent programme s'il se retrouve dans l'une des situations suivantes :

- s'il est dans une situation de faillite ou d'insolvabilité au sens de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité* (L.R.C., chapitre B-3);
- s'il a fait défaut, au cours des deux années précédant la demande d'aide financière, de respecter ses obligations en lien avec l'octroi d'une aide financière antérieure de la part du ministre, après en avoir été dûment mis en demeure;
- s'il est inscrit au Registre des entreprises non admissibles aux contrats publics (RENA).

Les organismes suivants ne sont pas admissibles au présent volet :

- les ministères et les organismes du gouvernement du Québec énumérés dans les annexes 1 et 2 de la *Loi sur l'administration financière* (RLRQ, chapitre A-6.001);
- les entreprises du gouvernement du Québec énumérées dans l'annexe 3 de la *Loi sur l'administration financière* (RLRQ, chapitre A-6.001);
- les personnes désignées par l'Assemblée nationale;

- les ministères et les organismes fédéraux.

Ces critères ne constituent que des conditions préalables, basées sur des notions de conformité, dont le respect ne garantit pas le versement d'une aide financière.

5.3. Critères d'évaluation des projets

Les projets soumis dans le cadre de ce volet sont analysés et hiérarchisés selon les critères suivants :

Sous-volet 2.1 : Élaboration d'un plan de gestion de déplacements

Lorsque la demande est complète et qu'elle satisfait aux critères d'admissibilité, un comité d'évaluation composé de représentants du Ministère procède à une analyse de la demande selon les critères présentés au tableau 4.

Tableau 4 : Critères d'évaluation pour l'analyse des demandes – Sous-volet 2.1 – ÉLABORATION D'UN PLAN DE GESTION DE DÉPLACEMENTS

Critère d'évaluation	Note	Note éliminatoire
Proposition de plan de gestion de déplacements (objectifs, méthodologie utilisée, livrable)	/60	s. o.
Qualité de l'équipe ou du professionnel responsable de la réalisation (compétences, expertise) et du montage financier	/25	s. o.
Présentation du dossier (qualité du document, clarté des informations)	/15	s. o.
Total	/100	≥ 65/100

Pour être admissible à une aide financière, un projet soumis au sous-volet 2.1 doit obtenir une note de passage d'au moins 65/100. Lorsque l'analyse de la demande est terminée, le comité d'évaluation fait une recommandation au ministre relativement à l'octroi d'une aide financière. Si l'ensemble des demandes d'aide financière dépasse les sommes disponibles, les demandes qui auront obtenu les notes les plus élevées seront recommandées en priorité.

Sous-volet 2.2 : Implantation de mesures prévues dans un plan de gestion de déplacements

Lorsque la demande est complète et qu'elle satisfait aux critères d'admissibilité, un comité d'évaluation composé de représentants du Ministère procède à une analyse de la demande selon les critères présentés au tableau 5.

Tableau 5 : Critères d'évaluation pour l'analyse des demandes – Sous-volet 2.2 – IMPLANTATION DE MESURES D'UN PLAN DE GESTION DE DÉPLACEMENTS

Critère d'évaluation	Note	Note éliminatoire
Portée des mesures (aspect structurant, pertinence, nombre d'employeurs et d'employés concernés)	/75	s. o.
Respect des mesures prévues au plan de gestion de déplacements	/25	s. o.
Total	/100	≥ 65/100

Pour être admissible à une aide financière, un projet soumis au sous-volet 2.2 doit obtenir une note de passage d'au moins 65/100. Lorsque l'analyse de la demande est terminée, le comité d'évaluation fait une recommandation au

ministre relativement à l'octroi d'une aide financière. Si l'ensemble des demandes d'aide financière dépasse les sommes disponibles, les demandes qui auront obtenu les notes les plus élevées seront recommandées en priorité.

5.4. Aide financière

5.4.1. Octroi des aides financières

L'aide financière offerte correspond au montant le moins élevé entre les montants présentés au tableau 6. Celle-ci varie selon le sous-volet.

Tableau 6 : Aide financière octroyée pour le volet 2 « Plans de gestion de déplacements »

Sous-volet	Taux maximal d'aide financière	Montant maximal de l'aide financière
Sous-volet 2.1 : Élaboration d'un plan de gestion de déplacements	50 %	20 000 \$
Sous-volet 2.2 : Implantation de mesures d'un plan de gestion de déplacements	50 % pour les organismes à but lucratif 75 % pour les autres organismes admissibles	75 000 \$

5.4.2. Versement des aides financières

Pour bénéficier de l'aide financière prévue au volet 2, l'organisme bénéficiaire, par l'entremise de son représentant autorisé, devra préalablement conclure avec le ministre, qui pourrait être représenté par un fonctionnaire autorisé du Ministère, un engagement portant sur le respect des conditions du programme et des obligations qui en découlent, dont la forme est déterminée par le ministre.

Les aides financières pour les sous-volets 2.1 et 2.2 sont réparties en deux versements :

- le premier versement (80 % de l'aide financière) a lieu à la signature de l'engagement portant sur le respect et les obligations en découlant;
- le deuxième versement (20 % de l'aide financière) a lieu à la fin du projet, à la suite du dépôt et de l'acceptation, par le ministre du rapport final et des données requises par le Ministère et indiquées dans l'engagement.

Pour le sous-volet 2.1, le dépôt du plan de gestion de déplacement fait office de rapport final. Pour le sous-volet 2.2, le rapport final doit minimalement comprendre :

- un profil général de l'organisation;
- un résumé du diagnostic et des mesures proposées par le plan de gestion des déplacements;
- le nombre et les types de mesures implantées;
- des statistiques sur les taux d'utilisation des services par les employés et les modifications de comportements en matière de mobilité.

Le ministre se réserve le droit de diminuer sa contribution au projet en fonction des dépenses admissibles réellement engagées.

5.4.3. Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles sont celles qui sont effectuées après la date inscrite sur la lettre de confirmation de l'octroi de l'aide financière. Elles doivent être nécessaires, justifiables et directement attribuables à la réalisation du projet. Elles comprennent :

- le salaire et les avantages sociaux, sans aucune majoration, du personnel interne du demandeur et des partenaires travaillant directement sur le projet;
- les honoraires pour les services professionnels, incluant les frais associés aux services de validation et de vérification du projet ainsi qu'aux services de vérification financière de celui-ci;
- les frais de déplacement à l'intérieur du Québec : les frais de déplacement, d'hébergement et de repas admissibles au programme doivent respecter les [barèmes en vigueur au gouvernement du Québec](#);
- les droits de propriété intellectuelle;
- les coûts d'acquisition ou de location du matériel, de l'équipement et des fournitures nécessaires au projet;
- les coûts de documentation, de publication et de diffusion des résultats de l'étude ou du projet;
- les contributions en nature n'excédant pas 10 % des dépenses admissibles;
- les frais d'administration, sans excéder 15 % des dépenses admissibles.

Dépenses admissibles spécifiques au sous-volet 2.2 « Implantation de mesures d'un plan de gestion de déplacements » :

- la conception et le développement d'un site Web;
- l'aménagement de stationnements pour véhicules électriques;
- l'acquisition de matériel pour signaler des équipements de mobilité durable;
- l'acquisition de matériel pour cyclistes (supports à vélo, vélos, vélos électriques);
- l'acquisition de bornes de réparation de vélo;
- l'organisation d'ateliers mécanique-vélo au sein de l'organisme admissible;
- la construction et la rénovation d'installations pour navetteurs actifs;
- la construction et la rénovation d'aménagements liés aux solutions pour remplacer le voiturage solo;
- l'acquisition de titres de transport en commun à l'essai dans l'organisme admissible pour une période de douze mois.

En ce qui a trait à la réalisation des travaux de construction, à l'exception des travaux réalisés en régie interne, les organismes municipaux et les organismes publics assujettis à la *Loi sur les contrats des organismes publics* (RLRQ, chapitre C-65.1) sont soumis aux règles en matière d'adjudication des contrats qui leur sont applicables. Les autres organismes admissibles ont l'obligation de procéder par appel d'offres public en ligne pendant une période minimale de 15 jours pour tout contrat de travaux de construction comportant une dépense égale ou supérieure à 100 000 \$.

5.4.4. Dépenses non admissibles

Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles :

- toute dépense ayant trait au financement d'une dette ou au remboursement d'emprunts à venir;
- les frais d'acquisition de biens meubles et immeubles (ordinateurs, bureaux, etc.);
- les coûts liés à des activités qui n'ont pas été prévues au devis de projet et toute autre dépense qui n'est pas directement associée au projet;
- les frais liés à la formation professionnelle ou au perfectionnement;
- les contributions en nature excédant 10 % des dépenses admissibles;
- les frais d'administration excédant 15 % des dépenses admissibles;
- les pertes de production ou les autres pertes occasionnées par des activités liées à la réalisation du projet;
- tous les types de taxes et d'impôts;
- les dépenses non nécessaires et non justifiables au regard du projet, telles que le salaire des dirigeants ou des cadres, ou les dépenses qui ne constituent pas un coût additionnel pour le participant;
- les dépenses engagées pour préparer la demande d'aide financière ainsi que les frais associés au montage financier du projet et à toutes autres dépenses réalisées avant la date inscrite sur la lettre de confirmation de l'octroi de l'aide financière;
- les frais de déplacement liés à la présentation de documents et de résultats de recherche dans le cadre de conférences, de congrès, de journées d'étude ou de séminaires;
- les coûts de publication de revues scientifiques;
- les dépenses effectuées avant la date de la lettre d'octroi relativement à l'aide financière;
- l'achat de véhicules routiers (électriques ou non);
- l'acquisition et l'installation de bornes électriques financées par le programme Roulez vert – Volet Branché au travail du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles;
- les dépenses découlant de l'achat de biens ou la prestation de services en provenance d'une entreprise inscrite au Registre des entreprises non admissibles aux contrats publics (RENA);
- toutes dépenses relatives à des frais juridiques afférents à des accusations de nature civile ou criminelle impliquant la responsabilité personnelle des dirigeants ou du personnel des entreprises subventionnées;
- les contraventions ainsi que les frais juridiques et afférents à des condamnations pour des infractions civiles ou criminelles;
- toute autre dépense qui n'est pas directement associée au projet.

6. Contrôle et reddition de comptes

Le bénéficiaire doit conserver toutes les pièces justificatives et tous les documents relatifs à sa demande pour une période de cinq ans. Il doit s'engager à fournir ces documents et pièces justificatives à tout représentant dûment autorisé du ministre qui lui en fait la demande.

Le bénéficiaire est tenu de transmettre au ministre les données qui seront indiquées dans l'engagement portant sur le respect et les obligations du programme. Voici la liste des données pouvant être demandées :

- la liste des services de mobilité intégrés dans la plateforme technologique et le nom des partenaires opérateurs;
- la liste des municipalités et des MRC desservies par la plateforme technologique;
- la fréquentation de la plateforme technologique (nombre de téléchargements, d'ouvertures de sessions, d'utilisateurs et d'abonnements, lorsqu'applicable);
- le lieu d'hébergement des données de la plateforme technologique;
- le nombre de véhicules ou d'appareils mis à la disposition des usagers;
- le nombre d'usagers mensuels pour la durée du projet, incluant le nombre d'usagers vulnérables ou à mobilité réduite;
- le nombre de kilomètres parcourus;
- le taux d'occupation des véhicules;
- le profil des utilisateurs.

Lorsque le projet le permet, les réductions des émissions de GES seront calculées pour la mise en place de nouveaux services de mobilité.

Aux fins de la reddition de comptes, le Ministère se réserve le droit d'exiger la transmission d'autres informations complémentaires, dont il doit convenir avec le bénéficiaire.

Le ministre peut exiger le remboursement complet de l'aide financière octroyée si le bénéficiaire ne respecte pas les conditions du programme ou s'il fait une fausse déclaration.

Le ministre ne peut, en aucun cas, être tenu responsable de quelques dommages ou préjudices résultant de l'application du programme.

Pour les projets financés par le volet 1 « Mobilité intégrée et connectée », le bénéficiaire s'engage à produire à l'intention du ministre, au plus tard le 31 janvier de chaque année, un document démontrant le pourcentage d'avancement des travaux estimés au 31 mars.

7. Autres dispositions

7.1. Obligations légales et réglementaires

Le bénéficiaire s'engage à respecter les lois et règlements en vigueur et à obtenir les autorisations requises avant l'exécution du projet.

Une copie des factures, des preuves de dépenses ou de tout autre document nécessaire pour établir les dépenses réellement effectuées doit être conservée et fournie par le bénéficiaire à la demande du ministre. Le Ministère peut exiger un rapport externe de vérification financière avant le versement final de l'aide, selon l'ampleur du projet.

Les honoraires pour des services professionnels requis pour le projet ne peuvent dépasser ceux mentionnés par la *Loi sur les contrats des organismes publics* (RLRQ, chapitre C-65.1) et ses règlements ou tout décret gouvernemental à cet effet. Les taux horaires maximaux pour les honoraires des différentes catégories d'emploi sont ceux qui sont fixés par le Ministère et qui sont disponibles sur son site Web.

Dans le cas où les conditions du programme ne sont pas respectées, le ministre se réserve le droit de réduire ou d'annuler l'aide financière ou, le cas échéant, d'exiger du bénéficiaire le remboursement des sommes versées en trop.

7.2. Visibilité

Le bénéficiaire doit s'engager à faire connaître la contribution du gouvernement et à mentionner, dans toute communication publique, le soutien financier du gouvernement du Québec selon les dispositions prévues par la Direction générale des communications du ministère des Transports. Les outils de communication devront être transmis au Ministère pour approbation préalablement à leur diffusion.

Pour les projets financés par le volet 1 « Mobilité intégrée et connectée », le bénéficiaire doit respecter le Guide sur les communications publiques à l'intention des bénéficiaires d'une aide financière découlant du Plan pour une économie verte 2030.

Le bénéficiaire doit également s'engager à mentionner la participation du ministre ou à offrir la possibilité à un représentant du ministre d'en faire mention lors d'une annonce publique ou dans un communiqué de presse.

Le bénéficiaire consent à la publication, par le ministre, de toute information relative à l'octroi de son aide financière.

7.3. Droit de refus

L'enveloppe budgétaire de ce programme est une enveloppe fermée. Les aides financières sont versées uniquement pour des projets sélectionnés et ne peuvent pas dépasser le budget alloué au programme. En conséquence, le ministre ne prévoit pas de majoration des aides financières en cours de projet.

Tout engagement financier dans le cadre du présent programme est conditionnel à la disponibilité des fonds affectés à sa mise en œuvre.

Le ministre se réserve le droit de refuser, de modifier, de réduire ou de résilier l'aide financière pour des motifs d'intérêt public. Pour ce faire, le ministre adresse un avis écrit au demandeur énonçant le motif de refus, de modification, de réduction ou de résiliation. La constatation du défaut par cet avis équivaut à une mise en demeure.

Le demandeur aura alors l'occasion de présenter ses observations et, s'il y a lieu, de produire des documents pour compléter son dossier. Le ministre tient compte de ces observations ou de ces documents pour prendre sa décision.

7.4. Indicateurs de fonctionnement du programme

Le programme sera évalué au regard des résultats des indicateurs suivants :

Volet 1 – Mobilité intégrée et connectée

- Le nombre d'études et de projets pilotes de plateformes technologiques financés;
- Le nombre de services de mobilité intégrés aux plateformes technologiques mises en place (au total et par type);
- Le nombre de municipalités où est implantée une nouvelle plateforme technologique;
- Le nombre d'utilisateurs des plateformes technologiques;
- La réduction estimée des émissions de GES que le programme a permis d'atteindre.

Volet 2 – Plans de gestion des déplacements

- Le nombre de plans de gestion des déplacements élaborés;
- Le nombre de mesures de mobilité mises en place (au total et par type).



**Annexe 1 :
Définitions**

Autopartage

L'autopartage est un service qui permet aux citoyens d'utiliser des véhicules en libre-service pour se déplacer plutôt que d'être propriétaires d'un véhicule. Une plateforme numérique est employée pour gérer les réservations, les paiements et le déploiement des véhicules. Il peut s'agir, par exemple, de rendre disponibles aux citoyens des véhicules, électriques ou non, appartenant à une municipalité.

Covoiturage

Transport organisé et effectué par plusieurs personnes sur un même trajet et à bord du même véhicule de promenade lorsque seuls les frais de transport sont partagés et qu'aucune rémunération n'est requise. Concrètement, un chauffeur offrant du covoiturage a aussi à se déplacer et à se rendre personnellement à la destination, même s'il n'a pas de passagers. Le transport de passagers devient accessoire au déplacement, et non le but premier de celui-ci.

Micromobilité électrique partagée

Les services de micromobilité électrique partagée sont des solutions généralement utilisées pour des déplacements de courte distance ou pour couvrir le premier ou le dernier kilomètre d'un déplacement plus long. Il s'agit d'un service de mobilité partagé qui peut comprendre des moyens de transport électriques tels que des trottinettes, des planches à roulettes ou d'autres petits véhicules similaires. Une plateforme numérique est utilisée pour la gestion du service, qui est accessible par une application ou un site Web. Comme ces moyens de transport ne sont pas permis sur la voie publique par le Code de la sécurité routière, l'implantation d'un service de micromobilité ne peut se faire que par l'entremise d'un projet pilote sanctionné par le Ministère et la Société de l'assurance automobile du Québec.

Microtransit

Service de transport collectif exploité par des opérateurs publics ou privés qui fournissent des trajets et des horaires définis ou répartis de manière dynamique en réaction à la demande des clients. Ce service de transport collectif utilise généralement des véhicules plus petits que les autobus réguliers et opère dans des zones plus restreintes (par exemple à l'échelle d'un quartier). Il se caractérise par une flexibilité accrue, grâce à l'utilisation des technologies numériques (applications mobiles), notamment.

Mobilité en tant que service (*Mobility as a Service* ou MAAS)

La mobilité en tant que service (MAAS) est un type de service qui permet à ses utilisateurs de planifier, de réserver et de payer de nombreux moyens de transport sur une même plateforme numérique³. La MAAS propose quatre niveaux d'intégration :

- Niveau 1 : Planification simple d'itinéraires en temps réel;
- Niveau 2 : Intégration de la billetterie d'opérateurs multiples, mode par mode;
- Niveau 3 : Intégration de titres ou de forfaits combinés ou multimodaux;
- Niveau 4 : Intégration d'incitatifs à l'utilisation des modes durables et à délaissier le voiturage en solo.

³ maasify.io

Plan de gestion des déplacements (PGD)

Un plan de gestion des déplacements a pour but d'établir un diagnostic permettant de cibler les solutions de transport les plus adaptées au contexte d'une organisation pour ses employés.

Système interopérable

Système ou produit ayant la capacité de fonctionner avec d'autres produits ou systèmes existants ou futurs, et ce, sans restriction d'accès ou de mise en œuvre⁴.

Transport à la demande (TAD)

Le transport à la demande (TAD) est un service public de transport qui fonctionne sur appel ou réservation préalable d'un ou de plusieurs clients pour s'adapter à la fréquentation. Il peut être complémentaire aux parcours réguliers de transport collectif ou constituer le seul service de transport dans les zones peu denses. Il peut donc prendre des formes différentes et satisfaire aux besoins des personnes qui sont trop éloignées pour accéder aux services réguliers de transport collectif.

Transport adapté

Le transport adapté municipal est un transport collectif ayant un caractère local ou régional qui répond aux besoins particuliers des personnes handicapées préalablement admises et qui se trouve sous la responsabilité des organismes publics de transport en commun ou des municipalités participantes. https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/PMD-10-cadre-intervention.pdf

Transport collectif

Ensemble des modes de transport mettant en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes (taxi, autobus, autocar, train, métro, etc.). <https://collectivitesviables.org/sujets/transports-collectifs.aspx>

Transport en commun

Système de transport mis à la disposition du public dans les centres urbains, qui met en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes et dont la tarification, les horaires et les trajets sont planifiés et connus à l'avance. Le transport en commun est habituellement assuré par l'autobus, le métro, le tramway et le train de banlieue. <https://collectivitesviables.org/sujets/transports-collectifs.aspx>

Vélopartage

Parc de vélos mis à la disposition des usagers qui peuvent prendre une bicyclette et la rapporter à n'importe quelle station du réseau. Les vélos partagés sont accessibles à l'ensemble des citoyens pour des déplacements de courtes durées, gratuitement ou moyennant des frais d'utilisation peu élevés.

⁴ [Association francophone des utilisateurs de logiciels libres](#)

