

Mémoire déposé
au Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de
l'Électrification des Transports
dans le cadre des consultations sur la
Politique de mobilité durable du Québec

La mobilité durable comme rouage essentiel de la lutte contre les changements climatiques



Regroupement national
des conseils régionaux
de l'environnement

Août 2017

La **force d'un réseau** au service
de l'**environnement** et du **développement durable**



Rédaction

Félix Gravel, directeur adjoint, CRE-Montréal

Collaboration

Cédric Chaperon, RNCREQ

Guy Garand, CRE Laval

Vincent Moreau, RNCREQ



Regroupement national
des conseils régionaux
de l'environnement

Maison du développement durable # 380.A
50, rue Sainte-Catherine Ouest
Montréal H2X 3V4
514 861-7022

Table des matières

Présentation du RNCREQ et des CRE	2
L'importance de cette Politique de mobilité durable	3
1. Une vision d'ensemble pour les alternatives à l'auto-solo	4
1-1. L'approche Éviter-Transférer-Améliorer	4
1-2. Déployer une stratégie de transfert entre les modes de déplacements	5
1-3. Mieux arrimer le développement urbain et les politiques de transport.....	7
1-4. Une stratégie à moduler suivant les enjeux territoriaux	9
1-5. Réviser la fiscalité pour encourager les bons comportements.....	11
1-6. Fixer des cibles GES en transport ambitieuses	11
2. Transport routier des personnes.....	13
2-1. Réduire l'utilisation de l'auto-solo.....	14
2-2. Augmenter l'offre de transport en commun	15
2-3. Encourager le transport actif	16
3. Transport des marchandises.....	18
3-1. Améliorer l'efficacité du camionnage	18
3-2. Améliorer le transport maritime.....	19
4. Miser sur les innovations.....	20
Conclusion	21
Liste des recommandations	23
Références.....	25

Présentation du RNCREQ et des CRE

Les conseils régionaux de l'environnement (CRE) existent au Québec depuis plus de trente-cinq ans. Dès les années 70, au Saguenay–Lac-Saint-Jean et dans l'Est-du-Québec, des groupes environnementaux se sont réunis pour créer un organisme régional de concertation en environnement. À partir de la fin des années 80, c'est au tour des régions de Québec, de l'Estrie, de la Montérégie, de l'Outaouais, de Chaudière-Appalaches, de Lanaudière et de la Côte-Nord de fonder leur CRE.

Présents aujourd'hui sur tout le territoire (sauf dans le Nord-du-Québec), les seize CRE interviennent en faveur de la protection et de l'amélioration de l'environnement dans chacune des régions du Québec. Par leurs actions, ils favorisent l'intégration des préoccupations environnementales dans les processus de développement et contribuent à harmoniser la préservation de l'environnement, l'équité sociale et

Par leurs actions, les CRE contribuent à harmoniser qualité de l'environnement, équité sociale et développement économique.

le développement économique. Ils privilégient une approche constructive axée sur les solutions, par la concertation, l'éducation et la sensibilisation, en tenant compte des réalités locales et régionales. Ils défendent des valeurs fondamentales comme la solidarité, l'équité et le respect.

Organismes autonomes issus du milieu, les CRE sont reconnus comme des interlocuteurs privilégiés du gouvernement sur les questions environnementales. Ils ont également le mandat de contribuer à la définition d'une vision globale du développement durable au Québec et de favoriser la concertation entre les organisations de leur région. En 2014, les CRE comptent ensemble près de 1 500 membres – Principalement des groupes environnementaux, des organismes parapublics et municipaux, ainsi que des citoyens et quelques entreprises privées.

Le RNCREQ : un réseau unique d'acteurs influents dans le domaine de l'environnement au Québec

Fondé en 1991, le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) a, quant à lui, pour mission de contribuer au développement et à la promotion d'une vision nationale du développement durable au Québec, de représenter l'ensemble des CRE et d'émettre des opinions publiques en leur nom. Reconnu pour la rigueur de ses interventions, le RNCREQ œuvre dans la plupart des grands dossiers environnementaux : changements climatiques, protection de la biodiversité, matières résiduelles, santé des lacs, gestion de l'eau, énergie, forêts, etc.

Le RNCREQ a pour mission de contribuer à la définition d'une vision nationale du développement durable au Québec, de représenter l'ensemble des CRE et d'émettre des opinions publiques en leur nom.

Au fil des années, le réseau des CRE a développé une expertise qui non seulement alimente les consultations et les débats publics mais lui permet aussi de contribuer aux initiatives locales et d'accompagner les décideurs régionaux dans leurs démarches vers un développement durable.

L'importance de cette Politique de mobilité durable

Le RNCREQ présente, dans ce mémoire, ses recommandations en vue de la future politique de mobilité durable du Québec que le gouvernement s'est engagé à produire dans la prochaine année. Cette politique est fondamentale afin que le secteur des transports, principal émetteur de GES au Québec (il est responsable de 41% des émissions totales) réduise ses impacts environnementaux tout en facilitant le déplacement des personnes et des marchandises.

Rappelons qu'en plus de la pollution atmosphérique, de la pollution de l'air et la pollution par le bruit¹, le transport engendre des pertes de plusieurs milliards de dollars dans la congestion routière, qui ultimement menace notre compétitivité économique. Perte de temps, stress, sédentarité et manque d'activité physique découlent ainsi d'un mode de vie de plus en plus dépendant à l'automobile.

Historiquement, la réponse à la congestion a été d'accroître la capacité routière, tout en maintenant la gratuité du réseau. Malheureusement, on constate aujourd'hui que malgré l'investissement de milliards de dollars dans de nouvelles infrastructures autoroutières et des ponts pour assurer une fluidité aux heures de pointe du matin et du soir, le problème n'est toujours pas résolu.

Ainsi, l'étalement urbain s'est accentué en corrélation du prolongement et l'élargissement des autoroutes, augmentant le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules. Cette urbanisation favorisant l'utilisation et n'entravant pas l'accessibilité à l'automobile fait que la taille du parc continue à augmenter plus vite que la population. Un meilleur arrimage des politiques de transport et d'aménagement est donc fondamental, ce qui implique un arrimage avec les choix qui sont fait dans les infrastructures, dans les mesures de fiscalité et de réglementation privilégiant le transport actif et collectif.

Le transport est un secteur à la croisée des enjeux environnementaux (lutte contre les îlots de chaleur, perte de milieux naturels et de la biodiversité, pression sur le territoire agricole, changements climatiques et qualité de l'air), économique (impacts de la congestion et efficacité du transport des marchandises) et sociaux (santé publique², qualité de vie, services de proximité et appauvrissement de la population³).

Un virage en faveur de la mobilité durable est donc porteur de multiples co-bénéfices qu'il faut considérer et valoriser.

Un transport plus intelligent nécessite une planification et une tarification mieux intégrées, dans lesquelles chaque déplacement se fait au bon coût, au bon mode et au bon moment. Le prix du transport et l'accès aux alternatives doivent ainsi mieux inciter aux changements de comportement.

C'est un véritable changement de paradigme qui est nécessaire, afin que l'État limite la dépendance à l'auto solo pour mieux encourager la mobilité à pied, à vélo, en covoiturage et en transport collectif.

¹ King, N. et al, 2002, Mémoire présenté à la Commission Nicolet dans le cadre de ses travaux de consultations, DSP Montréal-Centre. Agence de la santé et des services sociaux de la Montérégie, Direction de santé publique, « Une nuisance qui fait du bruit », août 2012, 7p.

Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, « Vivre une île en santé, Avis de santé publique sur le bruit du transport et des impacts potentiels sur la santé des montréalais », 2014, 8p.

² King, N. et al, 2002, Mémoire présenté à la Commission Nicolet dans le cadre de ses travaux de consultations, DSP Montréal-Centre. Le Conseil canadien des ministres de l'Environnement, [s.d.]. « Ressources. Particules et ozone au niveau du sol ». Récupéré le 8 octobre 2014 de http://www.ccme.ca/fr/ressources/air/pm_ozone.html

³ La Presse. « Vivre en ville ou en banlieue? ». 31 mars 2013. Consultable en ligne : <http://www.lapresse.ca/maison/immobilier/201603/11/01-4959753-banlieues-eloignees-vivre-entre-ville-et-campagne.php>

Recommandation 1

Instaurer un moratoire sur l'agrandissement du réseau routier et un transfert des sommes prévues à ces fins pour l'amélioration du transport collectif et actif.

Notons que les différents contextes territoriaux requièrent des approches spécifiques, tenant compte de la réalité urbaine des grandes villes et des zones périphériques ainsi que des contextes régionaux moins denses et moins bien desservis en alternatives de transport. Malgré les différences territoriales, bon nombre de solutions sont transposables et c'est leur ampleur qui variera. Les solutions les plus porteuses sont néanmoins connues : l'augmentation de l'offre de transport collectif, l'aménagement d'infrastructures pour les piétons et les cyclistes ainsi que le covoiturage.

1. Une vision d'ensemble pour les alternatives à l'auto-solo

1-1. L'approche Éviter-Transférer-Améliorer

Le modèle « Avoid-shift-improve » (ASI) (traduit par « Éviter-Transférer-Améliorer ») adopté par de nombreuses institutions internationales, incluant les Nations Unies (2015), The New Climate Economy (2014) et l'Agence internationale de l'énergie (2013) s'inscrit dans cette perspective d'ensemble.

Au Québec, cette approche est reprise dans la littérature, notamment au cœur de la plateforme Changer de direction (Équiterre et Vivre en Ville, 2011), du plan d'action « Au tour du secteur des transports de faire sa part dans la lutte aux changements climatiques » (Alliance SWITCH, 2016) ou du rapport « La contribution du transport des marchandises à la prospérité du Québec » (Conseil du patronat, 2017).

Approche E-T-A		
Éviter / Réduire	Transférer / Maintenir	Améliorer
		
Réduire ou éviter la nécessité du déplacement	Transférer ou maintenir la part de modes plus durables	Améliorer l'efficacité énergétique des modes de transport et des technologies des véhicules
Efficacité du système	Efficacité du déplacement	Efficacité du véhicule

Source : traduction libre depuis GIZ 2014

Il s'agit d'une perspective hiérarchisée qui vise dans l'ordre à :

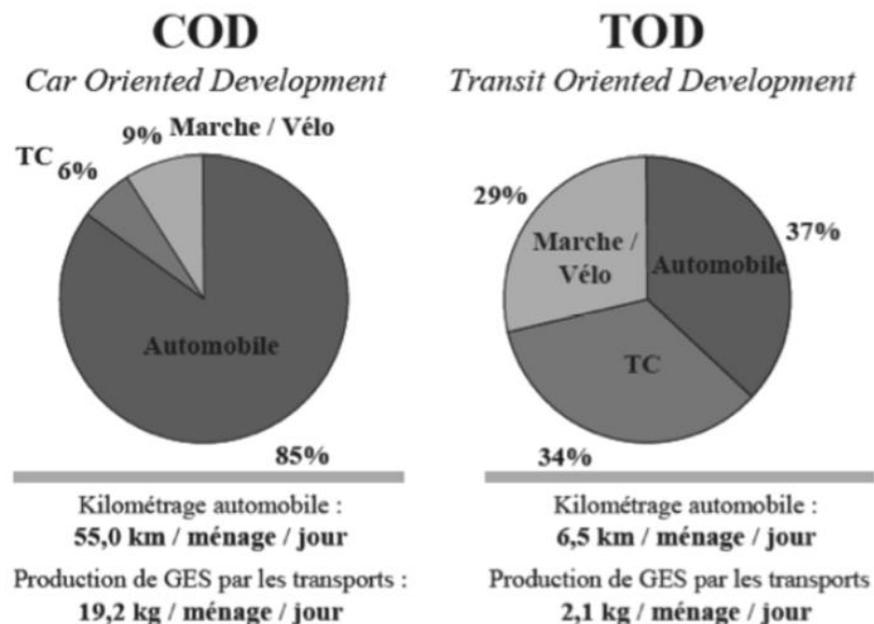
- Éviter les déplacements motorisés en misant sur des stratégies d'aménagement favorisant la densité urbaine ;
- Éviter les déplacements motorisés en diminuant les coûts du transport collectif;
- Encourager les automobilistes à effectuer un transfert vers des modes de transport plus sobres en carbone en développant les transports collectifs et actifs (ce qui implique, par rapport à la norme actuelle, un déplacement des investissements depuis les réseaux routiers vers les transports collectifs et actifs);
- Promouvoir les technologies améliorant l'efficacité énergétique dans le secteur des transports.

1-2. Déployer une stratégie de transfert entre les modes de déplacements

La mobilité se compose de vases communicants entre les modes de déplacements. Il serait contre-productif d'investir dans les alternatives à l'auto-solo tout en continuant à investir massivement dans le réseau routier, à l'agrandir et à maintenir sa gratuité. C'est pourquoi il importe de fixer des objectifs de parts modales qui permettent un meilleur transfert vers la mobilité durable. L'automobile va continuer à faire partie du cocktail de transport mais elle doit être plus partagée (covoiturage et autopartage), mieux s'interconnecter aux autres solutions de déplacements (intermodalité) et elle ne doit plus être le principal mode récipiendaire de fonds public.

Recommandation 2 :

Privilégier un modèle de Transit oriented development, dans la forme urbaine et de transport, ce qui se traduirait par des objectifs de part modale cohérents. Cela permettra ainsi de diviser drastiquement les émissions de GES par ménage.

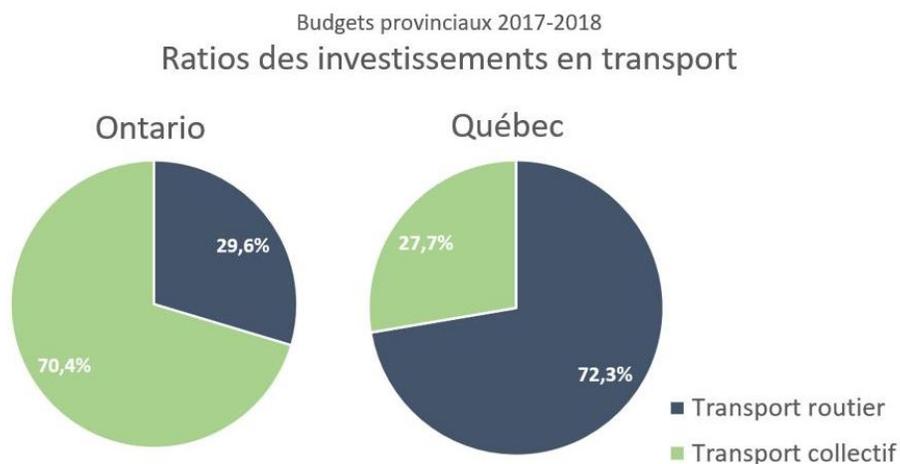


Source: Bergeron, 2002

Recommandation 3 :

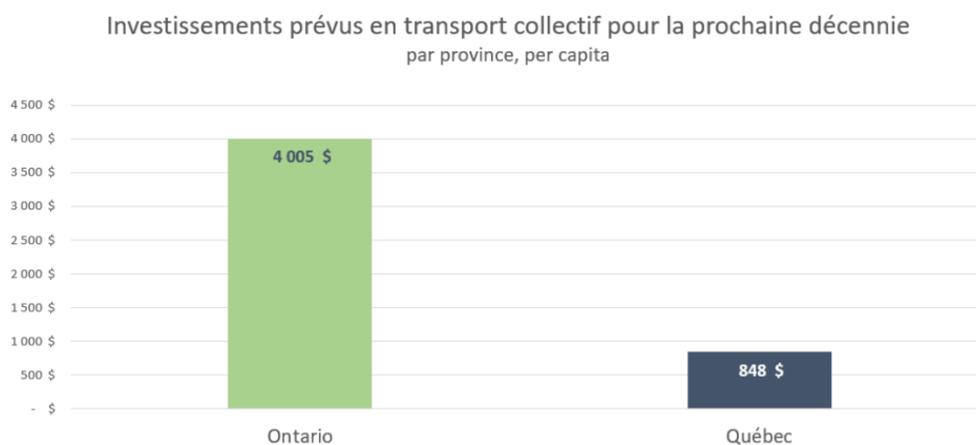
Fixer des objectifs de transfert modal permettant de limiter la part de l'auto solo en développant les alternatives en transport actif et collectif.

Le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) recueille depuis 2010 les taxes gouvernementales sur l'essence et les droits sur les permis et immatriculations. Il s'agit du principal fonds de financement du maintien des actifs et du développement des infrastructures routières et de transports collectifs, à travers les services de dette qui leur sont rattachés. Le FORT finance donc en partie le Plan québécois des infrastructures (PQI). Dans les dernières années, à peine 25% des sommes du PQI ont été allouées au transport collectif, et 75% au réseau routier.



Sources : Budget de l'Ontario 2017 – Pour un Ontario fort et en santé, Tableau 6.16; Plan québécois des infrastructures 2017-2027 – Les infrastructures publiques au Québec, 7.1 Tableau des investissements par secteur et par année

La question du rééquilibrage des investissements en transports doit impérativement conduire à la question de la coordination de la planification sur les divers réseaux qu'empruntent et partagent les automobilistes, transports collectifs et transports de marchandises. La politique de mobilité durable doit apporter des réponses à cet égard, ce que l'ancienne politique n'a pas su faire.



Sources : Budget de l'Ontario, 2017 (en ligne) <http://www.fin.gov.on.ca/fr/budget/ontariobudgets/2017/ch4c.html>. Voir aussi Mise à jour 2017 sur l'infrastructure, Ministère de l'Infrastructure, p. 12; Plan québécois des infrastructures 2017-2027 – Les infrastructures publiques au Québec, 7.1 Tableau des investissements par secteur et par année

Recommandation 4 :

Équilibrer les investissements pour que la moitié des investissements en transport terrestre soit dédiée aux transports collectifs d'ici 5 ans.

La sensibilisation et l'éducation populaire seront aussi nécessaires pour amener un changement psychosocial dans la relation à l'automobile (valeur, attachement identitaire, statut social, perception des transports collectifs, etc.). Une campagne permettra de valoriser les alternatives à l'auto solo et de les rendre incontournables en misant sur la publicisation des co-bénéfices économiques, sociaux et environnementaux de la mobilité active ou partagée.

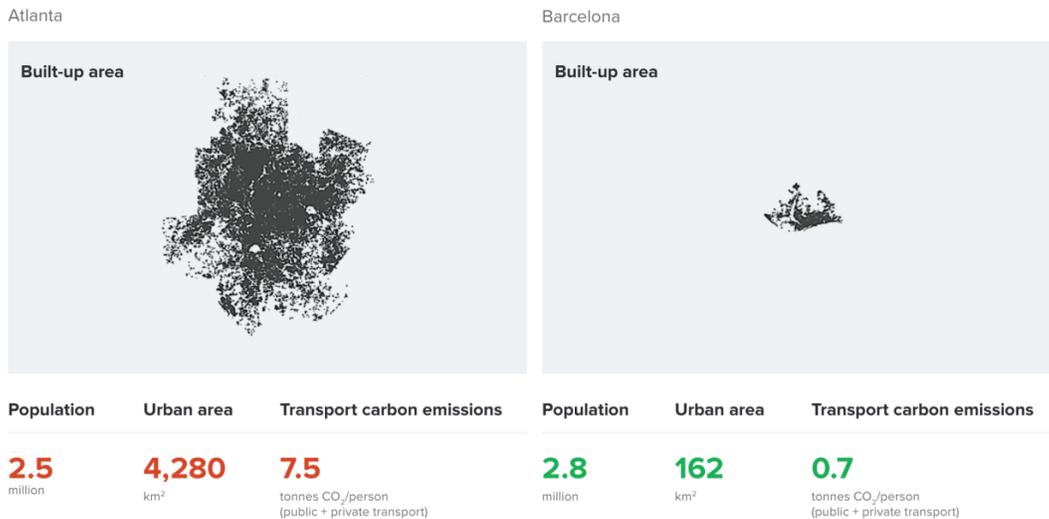
Recommandation 5 :

Déployer des campagnes de valorisation des modes de transports alternatifs et de réduction de l'utilisation de l'auto solo.

1-3. Mieux arrimer le développement urbain et les politiques de transport

La forme urbaine est directement conditionnée par les réseaux de transports, qui eux-mêmes conditionnent les choix individuels de déplacement. Une forme urbaine plus compacte permettra de réduire les distances de déplacements et de mieux rentabiliser les alternatives. Au-delà de la densification des pôles de transport en commun, les villes devront miser sur des stationnements étagés et souterrains mais aussi sur une localisation plus adéquate des services et équipements publics et une bonne offre de réseau piétonnier, de pistes cyclables, de bus, métro et train, selon les secteurs.

Atlanta and Barcelona have similar populations but very different carbon productivity



Des villes de populations comparables n'ont pas du tout la même empreinte carbone, tels qu'Atlanta et Barcelone qui apparaissent plus haut. La compacité encourage le transport actif et collectif tandis qu'une ville étalée rend la population dépendante à l'automobile. La croissance de l'auto-solo et de la congestion est corrélaire de l'étalement urbain.

Au niveau de l'espace urbain, le stationnement occupe beaucoup d'espace et encourage l'utilisation de l'automobile. C'est un outil de gestion de la mobilité sous-utilisé responsable d'environ 20 à 30% de la congestion (Shoup et Littman) qui peut devenir un outil essentiel à la gestion durable de la mobilité.

Il est fondamental d'au minimum quantifier le stationnement dans les centres urbains et villageois. Le ministère devrait utiliser ce levier pour mieux gérer les transports et encourager l'intermodalité. Le gouvernement pourrait demander aux municipalités de se doter de politiques de stationnement et pourrait exiger que des plans de gestion des déplacements soient produits par les entreprises qui comptent plus de 50 stationnements.

Enfin, il faut mieux intégrer les politiques du Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) et du Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), dans la suite de la [Stratégie de mobilité durable](#). L'intégration transport et aménagement devrait guider la révision de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) et de la captation foncière.

Recommandation 6 :

Réviser, développer et mettre en œuvre la stratégie d'intégration transport et urbanisme

Recommandation 7 :

Faire que chaque décision de localisation des bâtiments publics contribue à l'atteinte des grands objectifs de la mobilité durable, dont :

- l'accroissement de l'accessibilité au transport
- la provision d'un meilleur accès aux lieux de travail et services
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation de pétrole
- l'amélioration de la santé et de la sécurité publique
- le développement économique
- le maintien de milieux naturels et de la biodiversité
- la lutte contre les îlots de chaleur (diminution des surfaces artificialisées) et assure une meilleure gestion des eaux de pluie

Recommandation 8 :

S'assurer que les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire en cours de révision soient cohérentes avec la politique de mobilité durable et qu'elles renforcent son application sur l'ensemble du territoire québécois.

1-4. Une stratégie à moduler suivant les enjeux territoriaux

Plusieurs cibles de la politique seront fixées à l'échelle de la province mais cela n'empêche pas d'adapter ces cibles et leurs moyens d'action en fonction du contexte et des enjeux spécifiques aux différents territoires.

Pour les grands centres urbains, le transport collectif de masse (métro, train, tramway et service rapide par bus) reste le plus efficace dans sa capacité à déplacer un grand nombre de personnes simultanément et en occupant peu d'espace urbain. Le transport actif aussi est propice aux milieux plus denses, mais le manque d'aménagements conviviaux, les frontières urbaines ainsi que le manque de sécurité de ces déplacements nuisent à l'expansion de la marche et du vélo.

Les secteurs plus périphériques, de type banlieue, sont concernées par les réseaux de transports métropolitains mais la forme urbaine rend les usagers du transport plus dépendants à l'automobile. On notera tout de même la possibilité de mieux assurer le rabattement aux gares de train. Pour ce faire, le MTMDET doit revoir sa planification et son financement des stationnements incitatifs pour miser sur le transport actif et le microtransit. D'autres mesures seront aussi à mettre de l'avant pour favoriser la mobilité durable en banlieue : les voies réservées au covoiturage, la tarification des stationnements autour des gares, l'amélioration de l'information à l'utilisateur, etc.

Dans les régions rurales, le nombre de déplacements en transports collectifs a augmenté de près de 500% entre 2007 et 2015. Il faut ici continuer de miser sur le transport collectif bien que les densités d'habitation n'y soit pas toujours. Un des freins est le manque de ressources pour développer le service mais aussi la logique d'échelle de desserte et de gestion par les Municipalités régionales de comté (MRC).

Les limites d'une MRC sont trop restrictives et ne sont pas cohérentes avec les besoins des utilisateurs (ex. : un étudiant au CÉGEP). Il faut donc viser au minimum un réseau dans les limites de la région administrative afin d'éviter les doublons dans les efforts, les structures et les outils.

Recommandation 9 :

Assurer une desserte cohérente plus large qu'une MRC en favorisant notamment l'élaboration de plans inter-MRC, régionaux et inter-régionaux afin de répondre adéquatement à la réalité des besoins de mobilité

Le RNCREQ reprend aussi deux recommandations du mémoire de SWITCH auxquelles il adhère :

Recommandation 10 :

Bonifier les incitatifs financiers et donner la possibilité aux municipalités de percevoir une taxe sur l'essence pour assurer le maintien et le développement de l'offre de transport interurbain.

Recommandation 11 :

Mettre en place une politique de transport interurbain et régional visant à garantir l'accès à des alternatives à l'automobile.

Le transport collectif, un outil pour la résilience territoriale

L'exemple du RÉGIM, le réseau de transport de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine est très encourageant. Le territoire est immense, avec des enjeux de dévitalisation : le courage politique a permis de maintenir et d'accroître le service de transport collectif. Pour ce faire, ils ont considéré le transport collectif comme un vrai outil de développement et ont immédiatement récupéré certains des circuits abandonnés par Orléans Express.

Pour garantir l'intégration des enjeux régionaux dans la mise œuvre de la politique à venir, soulignons la potentielle implication que pourraient avoir les CRE dans la coordination et l'animation d'une plateforme de dialogue et de concertation. C'est déjà le rôle qu'ils occupent en matière d'énergie et de lutte contre les changements climatiques dans chaque des régions, grâce à la [démarche Par notre propre énergie](#).

La démarche Par notre propre énergie



Par notre propre énergie est une démarche unique de mobilisation nationale qui se déploie à l'échelle régionale. Elle vise à mobiliser toutes les régions dans la lutte contre les changements climatiques et sur la voie de la transition énergétique afin de leur permettre de profiter des bénéfices économiques, sociaux et environnementaux qui en découlent.

Par notre propre énergie mise sur l'engagement des organisations et des individus qui ont un pouvoir d'action et d'influence dans leur milieu, et qui ont à cœur le développement de leur région. Les conseils régionaux de l'environnement (CRE) les rassemblent afin de permettre des échanges intersectoriels, une compréhension commune des enjeux et l'identification et la mise en œuvre des actions les plus porteuses.

Par notre propre énergie permet à chaque région d'être mieux outillée pour passer à l'action et atteindre les objectifs du Québec en matière de lutte contre les changements climatiques et de transition énergétique.

Par notre propre énergie est une démarche de planification structurée, à long terme, qui repose sur la modulation régionale, la concertation et la participation.

La démarche est soutenue depuis 2009 par le gouvernement du Québec.

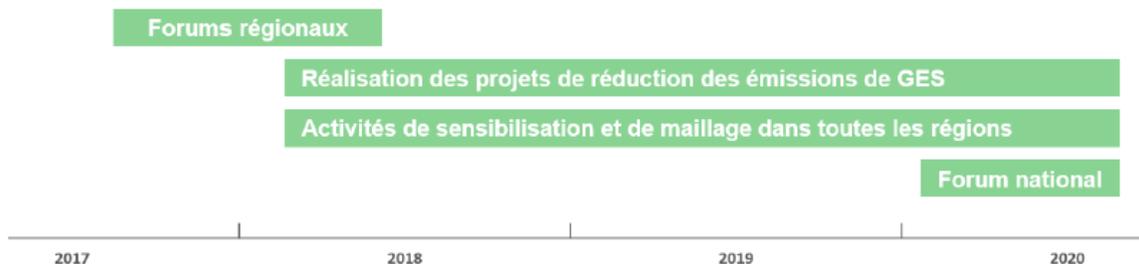
Les objectifs

Les CRE ont comme objectif principal de faire avancer la réflexion, le dialogue et la mobilisation régionale et interrégionale dans la lutte contre les changements climatiques.

- 1 Développer et réaliser, dans chaque région, un projet concret et structurant de réduction des émissions de GES ;
- 2 Sensibiliser les acteurs du milieu aux impacts des changements climatiques et dresser un portrait régional de l'adaptation ;
- 3 Faire rayonner les pratiques exemplaires et favoriser le maillage entre les acteurs du milieu au sein des régions et entre les régions.

Le plan de match

D'ici le printemps 2016, seize forums régionaux auront lieu dans chacune des régions du Québec comme point de départ de la mobilisation régionale. L'ensemble de la démarche culminera vers un forum national au printemps 2020.



1-5. Réviser la fiscalité pour encourager les bons comportements

La taxe sur l'essence ne suffit pas à financer nos infrastructures de transport. Elle envoie donc un mauvais signal quant au principe d'« utilisateur-payeur » puisque les automobilistes pensent ainsi payer pour l'accès au réseau routier qui est en fait déficitaire. De plus cette taxe n'est pas fluctuante, ce qui diminue périodiquement la capacité publique de financer les infrastructures en plus de diminuer les incitatifs à l'achat d'un véhicule électrique et donc la performance des programmes gouvernementaux. Plus encore, la croissance anticipée, souhaitable et souhaitée, du parc automobile électrique diminue la capacité publique de financer les routes. Insuffisante et bientôt obsolète, la taxe sur l'essence doit être remplacée par un cadre fiscal encourageant la mobilité durable.

Cette révision fiscale devra questionner la fiscalité municipale, qui est essentiellement basée sur la taxe foncière et encourage donc l'étalement urbain. Cette fiscalité incite à l'urbanisation rapide, périphérique aux secteurs déjà construits et non desservie en alternatives de transport.

Un modèle suivant les principes de l'écofiscalité doit ainsi être déployé afin que les mécanismes de tarification encouragent les meilleures habitudes de déplacements. Ainsi, il faut d'ores et déjà envisager la taxe kilométrique, la tarification de la congestion (*congestion charging*) et toutes autres mesures décourageant la surutilisation de l'auto-solo.

Recommandation 12 :

Fixer un cadre fiscal qui encourage la transition en faveur des modes de transports alternatifs.

1-6. Fixer des cibles GES en transport ambitieuses

La croissance de la consommation de pétrole dans le transport demeure plus importante que dans tous les autres secteurs et la contribution du secteur des transports constitue 41% de l'ensemble des émissions de GES : cela exige des changements fondamentaux en faveur des alternatives à l'automobile.

Objectifs actuels pour 2030

- GES : réduction de 37,5 % par rapport au niveau de 1990⁴
- Consommation de pétrole : réduction de 40 %⁵

Recommandation 13 :

Que les programmes de soutien et les pratiques gouvernementales élaborés par les différents ministères soient révisés afin de les rendre cohérents avec les orientations gouvernementales en transport, en lutte contre les changements climatiques, en matière d'énergie et en aménagement du territoire, dans une perspective de mobilité durable.

Cela permettrait de faire des liens avec les politiques publiques suivantes :

- Politique énergétique 2030 et les actions de Transition énergétique Québec
- Plan d'action sur les changements climatiques (PACC) 2013 - 2020 et le futur PACC 2030

⁴ Politique énergétique 2030

⁵ Politique énergétique 2030

- Plan d'action en électrification des transports 2015 - 2020
- Stratégie gouvernementale de développement durable 2015 - 2020
- Plan québécois des systèmes de transport intelligent (PQSTI) - En cours de développement

Indicateurs potentiels pour évaluer les objectifs en matière de mobilité durable :

- Transport des personnes : Tonnes de GES / personne (ou véhicule) / kilomètre
- Transport des marchandises : GES / tonne (ou valeur) / kilomètre
- Taux de motorisation
- Composition du parc automobile privé (véhicules de promenade) (autos/camions légers)
- Nombre de véhicules électriques
- Taux d'occupation des véhicules
- Part modale des différents types de transport
- Kilométrage parcouru (les études origine/destination)

Mieux soutenir la transition énergétique

Le Fonds vert est insuffisant pour assurer l'atteinte des objectifs GES du Québec. Les villes ont un rôle accru à jouer dans la transition, mais leurs ressources limitées réduisent leur capacité d'intervention. Pour mieux répondre à ces besoins, [The Atmospheric Fund](#) (TAF) offre un exemple très intéressant de financement des projets innovants en réduction des GES.

2. Transport routier des personnes

Chaque mode de transport a son empreinte GES mais a aussi son rôle dans la congestion. Une automobile, parce qu'elle occupe environ 15m² et est occupée par 1,25 personnes en moyenne, occupe un espace de voirie particulièrement précieux. Plus d'automobiles demande davantage d'agrandissement de la capacité routière, ce qui est couteux en plus d'induire une nouvelle demande routière. Mentionnons finalement qu'un véhicule est en moyenne utilisé une heure par jour, donc immobilisé 95% de sa vie utile (Shoup 2005).

VOICI 50 PERSONNES



DÉCONGESTIONNONS MONTRÉAL
100% PLUS LIBRE



Pour réduire la congestion, la politique de mobilité durable devra encourager les modes de déplacement qui monopolisent moins d'espace urbain et déplacent plus de personnes. L'efficacité des transports dépend de l'optimisation des ressources de voiries et de l'optimisation de l'utilisation de l'automobile (autopartage et covoiturage).

À ce sujet, l'électrification des transports, et donc celle du parc automobile, ne règlera pas les enjeux de congestion ni de manque d'espace et de sécurité des déplacements en transport actif⁶.

⁶ À ce sujet : « Électrification. Une cohérence recherchée <http://m.ledevoir.com/article-504219> »

2-1. Réduire l'utilisation de l'auto-solo

Alors que le nombre d'automobiles dans le parc québécois est croissant, on dénombre en moyenne dans chacune d'elles 1,25 personne par véhicules. Cela signifie que plusieurs millions de places sont vides chaque jour dans les autos du Québec.

Recommandation 14 :

Viser clairement la réduction de la dépendance à l'auto-solo par l'établissement de quatre objectifs : réduction de la possession automobile, diminution du total de kilomètres parcouru par le parc automobile, diminution des cases de stationnement et augmentation du taux d'occupation des véhicules.

Voici quelques mesures qui pourraient rapidement être mises de l'avant afin de décourager l'utilisation de l'auto-solo :

Favoriser l'optimisation de l'utilisation de l'automobile :

- Surtaxer l'achat du deuxième véhicule
- Malus sur l'achat de grosses cylindrées
- Taxe kilométrique (principe d'utilisateur-payeur permettant de remplacer la taxe sur l'essence qui ne suffit plus à financer le FORT, surtout pas avec l'électrification)
- Fluctuation et hausse de la taxe sur l'essence
- Covoiturage : incitatifs au covoiturage par des zones désignées, déductions d'impôts, accès aux voies réservées, etc.
- Autopartage : une voiture en autopartage est utilisée par environ 8 ménages, ce qui permet à ses usagers de réduire leurs besoins en stationnement et d'utiliser le bon mode pour le bon déplacement. Ici aussi donc : incitatifs à l'autopartage par des zones désignées, déductions d'impôts, accès aux voies réservées, etc.

Améliorer les choix d'infrastructures :

- Moratoire sur le développement du réseau autoroutier
- Limitation du nombre d'entrées et de sorties d'autoroute
- Mieux inclure les transports actifs et collectifs dans les projets autoroutiers

Recommandation 15 :

Assurer un meilleur aménagement et une meilleure gestion du stationnement

Miser sur une meilleure gestion du stationnement :

- Mieux quantifier le stationnement et inciter les municipalités à se doter de politiques de stationnement.
- Encourager la création de taxes municipales sur les stationnements de surfaces pour créer des fonds dédiés au transport collectif et actif.
- Les municipalités devraient songer à taxer les cases de stationnement sur les voies publiques (parcomètres) et sur les propriétés privées (les cases de stationnement favorisent les îlots de chaleur, la perte de milieux naturels et de la biodiversité, affecte la santé des personnes, surcharge les réseaux d'égouts pluviaux, etc.).
- Planter des mesures de Park(ing) cash out et des indemnités pour les choix de mobilité durable (en étudiant notamment tous les avantages de l'automobile tels que les déductions fiscales en stationnement).

- Réviser le financement des stationnements incitatifs pour mieux inclure les solutions de mobilité durable et le verdissement.
- Développer un modèle d'autofinancement des stationnements incitatifs et de mise en place d'alternatives à l'auto-solo (microtransit, etc.).
- Obliger les entreprises à produire un plan de mobilité durable pour les entreprises de 50 employés et plus.

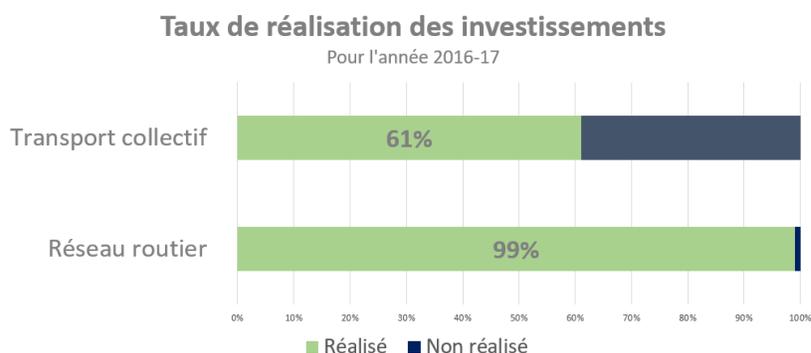
2-2. Augmenter l'offre de transport en commun

Le transport collectif permet de déplacer plus de personnes avec moins d'espace viaire nécessaire. De plus, c'est le mode le plus rentable à long terme, si l'on prend en compte les coûts d'infrastructures ainsi que les coûts environnementaux et de santé publique. Rappelons aussi que le transport collectif est beaucoup plus créateur d'emplois que le transport routier. « Ainsi, chaque dollar investi dans l'industrie des transports en commun ferait grimper le produit intérieur brut du Québec de 2,47\$. En comparaison, les dépenses liées à l'industrie automobile, qui est beaucoup moins présente dans la province, engendrent des retombées de 48 cents par dollar investi. »⁷

Recommandation 16:

Accroître le financement et les services de transport collectif

- établir un taux de 40% des investissements en transport terrestre dédiés aux transports collectifs, et viser sur 5 ans, une proportion égale entre les transports collectifs et routiers. Le PQI 2017-2027 passerait alors à 15 322 M\$ pour le secteur routier et à 10 538 M\$ pour le transport en commun, incluant le rééquilibrage et le réinvestissement ciblé.
- établir un taux de 10% des investissements en transport terrestre dédiés aux transports actifs (piétons et cyclistes).
- viser une cible de 32% d'augmentation de l'offre de transport en commun pour le Québec sur cinq ans, soit le double de la Politique québécoise du transport collectif 2006-2011, à financer par le marché du carbone.
- fixer un taux de réalisation des projets de transports collectifs au-delà de 85% pour que les dépenses réelles, et non seulement planifiées, correspondent à la proportion visée (2A).



⁷ Bruno Bisson, La Presse, « L'IRIS propose d'investir dans les transports collectifs pour créer de l'emploi », 3 février 2016, consultable en ligne : <http://www.lapresse.ca/actualites/national/201602/03/01-4946680-liris-propose-dinvestir-dans-les-transports-collectifs-pour-creer-de-lemploi.php>

- améliorer l'adaptabilité de l'offre en transport collectif par son ajustement en fonction de : 1. Clientèle ; 2. Besoin (dimension) ; 3. Accessibilité (emplacement et tarif) ; 4. Efficacité (interconnexion); 5. Confort ; 6. Simplicité (tarification intégrée) ; 7. Complémentarité des modes de transport et facilité intermodale

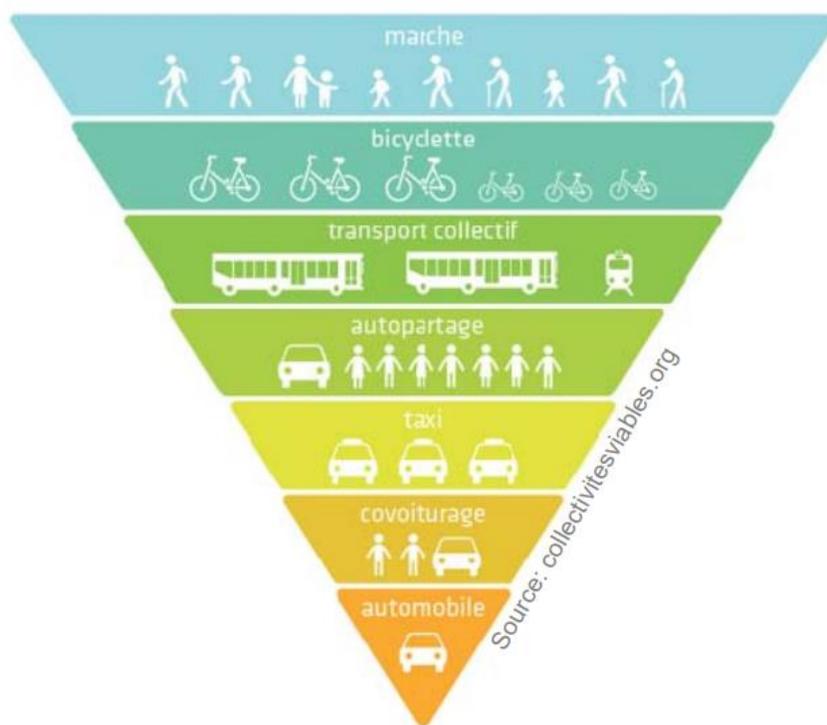
2-3. Encourager le transport actif

Recommandation 17:

Faire du transport actif le premier maillon de la chaîne de transport

Voici quelques mesures à mettre de l'avant en ce sens :

- Révision des normes de conception des rues;
- Réaménager les alentours des stations de métro, terminus d'autobus et de train de banlieue;
- Réaménager les accès aux hôpitaux, aux écoles, bâtiments publics et entreprises générateurs de déplacements;
- Mettre les débarcadères loin des écoles primaires afin de favoriser et d'encourager les petits à marcher; trop souvent les parents vont reconduire leurs enfants devant les portes de l'école. Pourtant en banlieue, il n'y a pas beaucoup de circulation dans les quartiers résidentiels.
- Mieux intégrer les piétons lors des grands projets;
- Consacrer 10% des investissements en infrastructures terrestres à l'amélioration et au développement des réseaux cyclables et piétons;
- Dédier une partie plus importante des budgets des grandes infrastructures pour mieux inclure les piétons et les cyclistes dans les grands projets;
- Construire des liens inter-quartiers là où les frontières urbaines sont les plus criantes, instaurer une norme de service par rapport aux frontières dans les milieux denses, telle que la dalle-parc dans l'Échangeur Turcot.
- Intégrer les distances favorables à parcourir à pied ou à vélo et le démontrer avec des exemples (en vélo on parle souvent d'entre 6 et 10 km pour la moyenne des gens).



- Adopter une Vision Zéro accident :
 - adopter une loi visant à éliminer à la source les risques pour la santé et la sécurité sur le réseau routier (Vision Zéro victime);
 - inscrire le principe de prudence envers les usagers vulnérables au code de la sécurité routière;
 - amender le Guide de détermination des limites de vitesse de sorte qu'il favorise l'adoption de limites qui reflètent le milieu de vie souhaité plutôt que la configuration existante de la chaussée;
 - faire campagne pour changer les normes sociales afin de lutter contre la banalisation des infractions de la route et afin de faire reconnaître qu'aucun mort sur la route n'est acceptable;
 - favoriser un partage des données provenant des milieux policiers et hospitaliers concernant les incidents qui surviennent sur le réseau routier afin de mieux documenter ceux-ci;
 - faciliter l'accès aux données en lien avec les infrastructures de transport et la sécurité routière, notamment via les ministères, les municipalités, la SAAQ et le bureau du coroner;

3. Transport des marchandises

3-1. Améliorer l'efficacité du camionnage

Pour l'efficacité des politiques publiques touchant la chaîne logistique et visant à limiter les externalités du camionnage, il faut miser sur des incitatifs et des contraintes réglementaires. Ainsi, les solutions du développement du transport collectif et de la tarification du réseau routier supérieur sont des axes fondamentaux pour l'amélioration de la chaîne logistique, parce qu'elles libéreront de l'espace sur les routes.

Privilégier les 5 A:

- Anticipation : solutions technologiques
- Act and shift : report modal
- Awareness : Impact avec les transporteurs
- Avoidance : consolidation et mutualisation
- Acteurs : collaboration, concertation

Recommandation 18 :

Réduire l'empreinte énergétique du camionnage

- Améliorer la traçabilité du transport des produits sur leur emballage pour permettre aux consommateurs de faire des choix éclairés
- Mettre en place des écofraîs ou une taxe carbone sur la livraison des achats en ligne

Recommandation 19 :

Mutualiser les flux par l'implantation de centres de distribution urbains

Pour se faire, différents modèles peuvent être pensés : privé, public ou mixte.

Facteurs de succès des pôles de transbordement mutualisés :

- gains de temps, de carburant et d'argent
- réseau coopératif
- image verte

Une garantie de la gestion optimisée, mais aussi :

- mise en place de dépôts mobiles avec livraisons en microtransit ou vélo;
- amélioration de la coopération entre transporteurs;
- potentiel de l'échange d'informations et du développement de l'internet des objets qui constituent des économies éventuelles;
- renforcement du transfert modal du camionnage vers le fluvial et les voies ferrées;
- ajustement des temps d'accès aux noyaux urbains (mitigation de nuit pour le bruit et les nuisances);
- favorisation de la livraison des biens et produits la nuit et en dehors des heures de pointes du matin et du soir.

Recommandation 20 :

Tirer profit des avancées technologiques et encourager l'utilisation des énergies renouvelables

De nombreuses améliorations sont ainsi à envisager grâce aux technologies de :

- l'électrification des transports
- gaz naturel liquéfié
- autonomisation, platooning
- gestion en temps réel, internet des objets, etc.

Envisager la tarification du réseau supérieur

La taxe kilométrique est une option très porteuse pour décongestionner mais aussi rendre plus efficaces et écoresponsables les chaînes logistiques.

Il est aussi possible d'envisager une taxe intelligente (« congestion charging ») et des incitatifs pour les périodes hors pointe, la possibilité des voies réservées pour les véhicules électriques.

Recommandation 21 :

Implanter des programmes de certification des pratiques écoresponsables

Il existe des exemples probants qui ont fait leur preuve en Belgique (Lean and green) et en Angleterre (Force) et au Québec les efforts de la grappe CargoM⁸. Une autre mesure pourrait aussi consister à encourager des véhicules plus petits et plus éco-énergétiques. S'inspirer de pratiques novatrices ailleurs dans le monde est une voie à explorer également : livraison dans le métro à Bruxelles, centres de transbordement à New York.

3-2. Améliorer le transport maritime

Les voies fluviales québécoise sont nombreuses et possèdent indéniablement un grand potentiel pour le transport des marchandises. Étudier de telles potentialités devrait être un chantier à étudier dans les prochaines années. Bien entendu, améliorer un tel secteur devra se faire en mitigeant au maximum les impacts environnementaux d'une telle activité, par exemple favorisant l'électrification des traversiers ou des bateaux lorsqu'ils sont à quais.

Recommandation 22 :

Mieux encadrer les émissions polluantes des bateaux (transport des marchandises et croisiéristes)

⁸ Ces programmes et regroupements encouragent et soutiennent les entreprises dans une diminution des émissions de CO2 de leurs activités de transport et de logistique. L'accompagnement, le soutien et la certification permettent de récompenser les efforts stratégiques et opérationnels d'une entreprise associés à la recherche d'une efficacité et d'une optimisation logistique.

4. Miser sur les innovations

Les changements technologiques actuels sont nombreux : les véhicules électriques et autonomes ainsi que les applications en temps réel s'offrent à nous. Il faut accueillir au mieux ces changements en faveur d'une mobilité plus partagée.

Par ailleurs, la mobilité à la demande (MAS : Mobility as a service) consiste à développer une mobilité qui soit le bon mode au bon endroit et encourage les usagers à faire les bons choix dans le cocktail d'options de transport. Pour ce faire, les applications en temps réel permettent d'envisager une approche plus agile pour les gestionnaires et planificateurs ainsi qu'une expérience client bonifiée.

La première étape du transport intelligent consiste à produire, colliger et diffuser les données essentielles à une mobilité plus durable.

Recommandation 23 :

Améliorer la création et le partage des données

On peut envisager d'obliger les transporteurs (par camion) à partager leurs données, comme l'exige la Loi Macron en France.

Imposer le partage de certaines données

Depuis le 6 août 2015, La loi Macron impose aux entreprises des transports publics et de mobilité, l'ouverture des données. L'éclosion de véritables services de transport multimodal au Québec dépendra de la capacité des acteurs privés et publics à collaborer.

Recommandation 24:

Anticiper l'arrivée des véhicules autonomes en encourageant leur mutualisation

Permettre et encadrer les véhicules autonomes, en encourageant la mobilité partagée et en limitant au maximum les déplacements sans passager ou solo est essentiel pour la mobilité durable.

Recommandation 25 :

Innover dans les matériaux

Contre l'obsolescence programmée des infrastructures (notamment des routes, en innovant dans les matériaux de revêtement)

Encourager la durabilité et le recyclage des infrastructures (Champlain et Mercier reconstruits ont des impacts environnementaux)

Conclusion

Changer le transport au Québec soulève des enjeux tant sociaux, qu'économiques et environnementaux et voit émerger des réalités distinctes selon le contexte régional et urbain. Viser la mobilité durable est ainsi une occasion formidable d'améliorer la qualité de vie des québécois et de mieux préserver l'environnement. Le transport cause actuellement des dommages croissants en émissions de GES, en temps perdu dans la congestion et en accidentologie des plus vulnérables, etc. Ces problèmes de mobilité demandent que l'on trouve des solutions adaptées aux défis auxquels nous sommes confrontés et nous force à redéfinir la planification et la gestion des déplacements au Québec en encourageant le transport collectif et actif. Pour ce faire, il importe de déployer une vision pour le transfert modal, arrimée autour de l'approche « Éviter-Transférer-Améliorer » et de doter la politique de mécanismes et d'indicateurs de suivi efficaces pour sa mise en œuvre à court, moyen et long terme.

Le gouvernement du Québec peut, notamment par ses choix financiers, budgétaires et d'infrastructures, orienter les choix de transports individuels et collectifs. Une campagne de changement de norme sociale comme la démarche Par notre propre énergie entreprise par les CRE et le RN est essentielle et mérite d'être encouragée pour faire valoir les bénéfices des alternatives à l'auto solo auprès de la population, mais celle-ci doit s'inscrire dans une panoplie d'interventions plus vastes, qui permettront des changements structurels. La gestion de la demande en transport doit cesser d'être principalement basée sur l'agrandissement du réseau autoroutier gratuit de la province. Le gouvernement doit se doter d'une boîte à outils fiscaux, financiers et réglementaires, à son usage et à celui des municipalités, pour mieux arrimer le transport et l'aménagement et pour encourager une mobilité plus durable.

Comme cela est le cas pour les modes durables, il importe d'intégrer un cadre d'intervention spécifique au transport routier des personnes et donc à la réduction de la dépendance à l'auto solo dans la politique de mobilité durable. Cette politique doit être multimodale, ce qui implique de contraindre les usages les plus dommageables collectivement, et donc d'encourager un transfert modal de l'auto solo vers les alternatives que sont le transport collectif, le covoiturage, le vélo et la marche. D'ailleurs les usagers du transport actif sont ceux qui bénéficient de la plus petite enveloppe en transport alors qu'ils évitent d'accumuler de nouveaux véhicules sur les routes, ne produisent pas de GES et adoptent un mode de vie plus sain et actif. Mieux prendre en compte ces usagers est souhaitable et nécessaire, de même qu'il importe d'investir beaucoup plus en transport collectif.

Il faut changer la logique de financement des transports. Tout d'abord en ce qui concerne le déséquilibre actuel qui voit le financement du transport collectif être près de deux fois moindre que celui des infrastructures routières, mais aussi en ce qui a trait au taux de réalisation des projets, lui aussi en large défaveur du transport collectif. Un moratoire sur le développement du réseau autoroutier permettrait de diminuer l'effet de la demande induite et permettrait de dégager de nouveaux fonds pour le développement du transport collectif. L'État doit lui-même se montrer exemplaire : le leadership de nos institutions publiques peut créer un standard, entraîner des économies d'échelles et des cercles vertueux pour les alternatives à l'auto solo. Une meilleure localisation des institutions et entreprises publiques, mais aussi un meilleur aménagement de notre territoire, une révision de l'offre de stationnement et des incitatifs pour la mobilité durable sont à envisager.

Les enjeux territoriaux distincts n'empêchent pas le Ministère de dégager une vision et des objectifs communs avec des leviers d'action adaptés aux contextes spécifiques. On peut par exemple envisager des plans de mobilité durable pour les grands centres urbains et des plans interrégionaux de transport collectif et actif inter-MRC.

Les systèmes de transport intelligents doivent faire partie de la panoplie d'outils, pour l'intégration des modes de transport, l'amélioration de l'expérience client et la gestion agile des transports. Ainsi, ils permettront de mieux tirer profit des technologies en temps réel pour la gestion et la planification des transports ainsi que pour l'information à l'utilisateur.

La mobilité durable est possible et nécessaire pour la prospérité économique du Québec, l'équité sociale, le bien-être et la santé des populations. Il faut maintenant donner les moyens au transport collectif et actif de mieux concurrencer l'auto-solo et d'ainsi se donner les moyens d'atteindre les cibles de réduction de GES que s'est données le Québec.

Liste des recommandations

Recommandation 1

Instaurer un moratoire sur l'agrandissement du réseau routier et un transfert des sommes prévues à ces fins pour l'amélioration du transport collectif et actif.

Recommandation 2 :

Privilégier un modèle de Transit oriented development, dans la forme urbaine et de transport, ce qui se traduirait par des objectifs de part modale cohérents. Cela permettra ainsi de diviser drastiquement les émissions de GES par ménage.

Recommandation 3 :

Fixer des objectifs de transfert modal permettant de limiter la part de l'auto solo en développant les alternatives en transport actif et collectif.

Recommandation 4 :

Équilibrer les investissements pour que la moitié des investissements en transport terrestre soit dédiée aux transports collectifs d'ici 5 ans.

Recommandation 5 :

Déployer des campagnes de valorisation des modes de transports alternatifs et de réduction de l'utilisation de l'auto solo.

Recommandation 6 :

Réviser, développer et mettre en œuvre la stratégie d'intégration transport et urbanisme

Recommandation 7 :

Faire que chaque décision de localisation des bâtiments publics contribue à l'atteinte des grands objectifs de la mobilité durable, dont :

Recommandation 8 :

S'assurer que les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire en cours de révision soient cohérentes avec la politique de mobilité durable et qu'elles renforcent son application sur l'ensemble du territoire québécois.

Recommandation 9 :

Assurer une desserte cohérente plus large qu'une MRC en favorisant notamment l'élaboration de plans inter-MRC, régionaux et inter-régionaux afin de répondre adéquatement à la réalité des besoins de mobilité

Recommandation 10 :

Bonifier les incitatifs financiers et donner la possibilité aux municipalités de percevoir une taxe sur l'essence pour assurer le maintien et le développement de l'offre de transport interurbain.

Recommandation 11 :

Mettre en place une politique de transport interurbain et régional visant à garantir l'accès à des alternatives à l'automobile.

Recommandation 12 :

Fixer un cadre fiscal qui encourage la transition en faveur des modes de transports alternatifs.

Recommandation 13 :

Que les programmes de soutien et les pratiques gouvernementales élaborés par les différents ministères soient révisés afin de les rendre cohérents avec les orientations gouvernementales en transport, en lutte contre les changements climatiques, en matière d'énergie et en aménagement du territoire, dans une perspective de mobilité durable.

Recommandation 14 :

Viser clairement la réduction de la dépendance à l'auto-solo par l'établissement de quatre objectifs : réduction de la possession automobile, diminution du total de kilomètres parcouru par le parc automobile, diminution des cases de stationnement et augmentation du taux d'occupation des véhicules.

Recommandation 15 :

Assurer un meilleur aménagement et une meilleure gestion du stationnement

Recommandation 16:

Accroître le financement et les services de transport collectif

Recommandation 17:

Faire du transport actif le premier maillon de la chaîne de transport

Recommandation 18 :

Réduire l'empreinte énergétique du camionnage

Recommandation 19 :

Mutualiser les flux par l'implantation de centres de distribution urbains

Recommandation 20 :

Tirer profit des avancées technologiques et encourager l'utilisation des énergies renouvelables

Recommandation 21 :

Planter des programmes de certification des pratiques écoresponsables

Recommandation 22 :

Mieux encadrer les émissions polluantes des bateaux (transport des marchandises et croisiéristes)

Recommandation 23 :

Améliorer la création et le partage des données

Recommandation 24:

Anticiper l'arrivée des véhicules autonomes en encourageant leur mutualisation

Recommandation 25 :

Innover dans les matériaux

Références

Alliance ARIANE (2017). « Projet de loi 122 : mémoire de l'Alliance ARIANE », 15 p. Consultable en ligne : http://www.ariane.quebec/wp-content/uploads/2017/03/ARIANE_2017_PL122-Me%CC%81moire.pdf

Alliance ARIANE (2016). « Bâtir au bon endroit : un placement à long terme », Montréal : Alliance ARIANE, 2 p. Consultable en ligne : http://www.ariane.quebec/wp-content/uploads/2016/05/AllianceAriane_Comm-PolitiqueLocalisation_20160530.pdf

Alliance ARIANE (2016). « Pour une vision d'ensemble en aménagement du territoire et en urbanisme », Montréal : Alliance ARIANE, 2 p. Consultable en ligne : http://www.ariane.quebec/wp-content/uploads/2016/02/AllianceAriane_Comm-VisiondEnsembleChantiersAmenagement_20160225.pdf

Alliance ARIANE (2016). « Relever le défi de l'intégration à une planification concertée (mémoire présenté au BAPE concernant le REM) », Montréal : Alliance ARIANE, 15 p. Consultable en ligne : http://www.ariane.quebec/wp-content/uploads/2016/09/AllianceARIANE_2016_REM_BAPE-Memoire.pdf

Bertrand Schepper, Institut de recherche et d'informations socioéconomiques (2016). Note socioéconomique : « Le transport en commun comme solution à la relance économique et à la crise environnementale au Québec », 12 p. Consultable en ligne : http://iris-recherche.s3.amazonaws.com/uploads/publication/file/Transport_WEB.pdf

Conseil du patronat du Québec (2017). « La contribution du transport des marchandises à la prospérité du Québec », 72 p. Consultable en ligne : <https://www.cpq.qc.ca/wp-content/uploads/2017/03/etude4prosperte130317.pdf>

Conseil régional de l'environnement de Montréal (2014). Guide. « Le stationnement : un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables », 85 p. Consultable en ligne : http://www.cremtl.qc.ca/sites/default/files/upload/documents/publications/2014-guide_stationnement_2_1.pdf

Conseil régional de l'environnement de Montréal (2017). « Mémoire sur la sécurité routière ». Consultable en ligne : http://www.cremtl.qc.ca/sites/default/files/upload/documents/publications/2017-02-28_memoire_securite_routiere.pdf

Ministère des transports de l'Ontario. « Lignes directrices en matière d'aménagement axé sur les transports en commun ». Consulté en ligne le 15 août 2017 : <http://www.mto.gov.on.ca/french/transit/supportive-guideline/enhancing-access-transit.shtml>

Piétons Québec (2017). « Pour une véritable culture piétonne au Québec », 29 p. Consultable en ligne : http://pietons.quebec/sites/default/files/upload/documents/memoires/pietonsqc_memoire_saaq.pdf

RNCREQ (2014). « Vingt milliards de dollars de plus en six ans : Les retombées économiques d'une réduction de la consommation de pétrole au Québec », 50 p. Consultable en ligne : <http://www.parnotre-propre-energie.com/etude.php>

TRANSIT (2017a). « Budgets provinciaux 2017-2018 Investissements en transport en commun : Une comparaison avec l'Ontario encore désavantageuse pour le Québec ». Consultable en ligne : http://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2017/05/Fiche-technique-BudgetsTC-Qc_ON-2017-18.pdf

TRANSIT (2017b). « Investissements en transport collectif : le Québec en retard sur l'Ontario - La politique de mobilité durable devra combler le retard ». Consultable en ligne : <http://www.transitquebec.org/2017/05/investissements-en-transport-collectif-le-quebec-en-retard-sur-lontario/>

TRANSIT (2017c). « Congestion : le seuil limite du nombre d'automobiles est atteint -TRANSIT demande un « Plan Marshall » en transports collectifs et actifs ». Consultable en ligne : <http://www.transitquebec.org/2017/06/congestion-le-seuil-limite-du-nombre-dautomobile-est-atteint-transit-demande-un-plan-marshall-en-transports-collectifs-et-actifs/>

Vivre en ville (2013). « Deux poids, deux mesures : comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain », 27 p. Consultable en ligne : https://vivreenville.org/media/32324/VeV_Index_11-07_VF.pdf

Vivre en ville (2013). « L'aménagement du territoire dans la transition énergétique : se donner la peine de voir l'éléphant dans la pièce », 18 p. Consultable en ligne : https://www.mern.gouv.qc.ca/energie/politique/memoires/20131007_279_Vivre_en_Ville_M.pdf