



Pour une politique de mobilité durable : le point de vue de santé publique

Mémoire soumis au ministère des Transports du Québec
dans le cadre de la consultation sur la Politique québécoise
de mobilité durable





Pour une politique de mobilité durable : le point de vue de santé publique

Mémoire soumis au ministère des Transports du Québec
dans le cadre de la consultation sur la Politique québécoise
de mobilité durable



Agence de la santé
et des services sociaux
de Montréal

Québec



Une réalisation du secteur Environnement urbain et santé
Direction de santé publique
Agence de la santé et des services sociaux de Montréal
1301, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec) H2L 1M3
Téléphone : 514 528-2400
www.dsp.santemontreal.qc.ca

Sous la supervision de :
Louis Drouin

Rédacteurs :
Sophie Paquin et François Thérien

Collaboration :
Deborah Bonney

© Direction de santé publique
Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2013)
Tous droits réservés

ISBN 978-2-89673-303-3 (version imprimée)
ISBN 978-2-89673-304-0 (version PDF)
Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2013
Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2013

Mot du directeur

Le transport et l'aménagement du territoire ont un impact important sur la santé de la population. La Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal travaille sur cette thématique depuis plusieurs années et salue la volonté du ministère des Transports du Québec d'élaborer une politique de mobilité durable.

La mise en place de cette politique pourrait être porteuse de gains de santé importants et c'est pourquoi la Direction de santé publique est heureuse de participer à la consultation et de formuler des recommandations concrètes pour l'opérationnaliser.

Le directeur de santé publique,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Richard Massé', written in a cursive style.

Richard Massé, M.D.

Table des matières

Mot du directeur.....	i
Introduction : le transport, une question de santé	1
La mobilité durable : une stratégie éprouvée pour une population en santé	3
Une politique porteuse de gains pour la santé et pour l'environnement.....	5
Une politique gouvernementale à bonifier	5
Thème 1 : L'aménagement du territoire et les transports	7
Orientations 1 et 2 : la planification intégrée	7
Orientation 4 : développer le transport collectif	8
Orientation 5 : le transport actif.....	9
Une cohérence essentielle entre projets routiers et projets de transport collectif	9
Thème 2 : La gouvernance et le financement du transport collectif.....	11
La gouvernance.....	11
Le financement.....	12
En conclusion	13
Synthèse des recommandations.....	13
Références	15

Introduction : le transport, une question de santé

Le législateur a confié au directeur de santé publique de chaque région du Québec le mandat d'informer la population sur son état de santé, d'en identifier les déterminants et de proposer des stratégies pour l'améliorer. Au fil du temps, les conditions de vie se modifient aux plans social, économique et environnemental et les défis à relever en matière de santé évoluent par conséquent.

Depuis quelques années, la recherche et l'intervention en santé publique renouent avec les origines de la discipline en mettant en évidence les liens entre la santé et l'environnement bâti. Les problèmes de santé les plus préoccupants aujourd'hui se retrouvent du côté des maladies non transmissibles (maladies cardio-respiratoires, diabète, cancers etc.) qu'on peut relier à des caractéristiques de l'environnement bâti ou à des comportements déterminés par elles.

C'est pourquoi les politiques conçues pour refaçonner notre environnement et orienter notre manière de l'habiter sont redevables d'une analyse d'un point de vue de santé publique. Cela est particulièrement vrai en ce qui concerne le transport des personnes dans les agglomérations urbaines.

La mobilité durable : une stratégie éprouvée pour une population en santé

L'univers du transport ou de la mobilité se rattache de façon intégrante à l'environnement bâti. La Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux en a fait une priorité de recherche et d'intervention depuis près d'une décennie. En 2006, le rapport annuel du directeur avait présenté un ensemble de connaissances démontrant qu'effectivement le transport urbain était une question de santé.

Sur la base des recherches locales et internationales disponibles à ce moment, le rapport annuel 2006 avait dressé un inventaire des impacts négatifs pour la santé humaine (pollution atmosphérique, traumatismes routiers, sédentarité, exclusion sociale) associés à une organisation du transport qui ne s'inscrit pas dans une perspective de mobilité durable. Par exemple, chaque tranche supplémentaire de 60 minutes par jour en auto augmente de 6 % la probabilité d'être obèse; les usagers du transport collectif marchent en moyenne une vingtaine de minutes par jour et, ce faisant, suivent déjà presque entièrement la recommandation des autorités de santé publique sur l'activité physique (au minimum, 30 minutes d'activité modérée, cinq fois par semaine); une étude portant sur la France, la Suisse et l'Autriche a estimé que 6 % des décès étaient imputables à la pollution atmosphérique, dont la moitié étaient imputables spécifiquement à la pollution causée par l'automobile.

Dans ce rapport de 2006 et dans les prises de position subséquentes sur divers enjeux de transport que l'actualité apportait au premier plan, la DSP a systématiquement plaidé pour une réduction des déplacements automobiles, une amélioration du transport collectif, l'augmentation du transport actif ainsi que pour le développement d'un environnement urbain qui facilite la mobilité durable : densification et mixité des fonctions urbaines, halte à l'expansion de la capacité routière, apaisement de circulation, développement du transport collectif, infrastructures conviviales et sécuritaires pour piétons et cyclistes, etc.

Une politique porteuse de gains pour la santé et pour l'environnement

La politique gouvernementale sur la mobilité durable soumise à la consultation formule clairement le constat d'une dysfonction, ni plus ni moins, dans la planification des transports et de l'aménagement du territoire (ex. : MTQ 2013 :21). Il faut souligner l'apport que cette politique pourra avoir sur la mobilité durable, car le gouvernement insiste sur la nécessité d'une intégration entre l'aménagement du territoire et le transport des personnes et des biens. De même, il faut saluer l'énoncé d'une politique de mobilité qui se donne enfin comme objectif explicite la réduction des déplacements motorisés, la diminution des distances parcourues et la modification des habitudes de déplacement [vers les transports collectif et actif] (ibid. : 20).

L'objectif de réduction des volumes de circulation doit aller de pair avec l'objectif de réduire les gaz à effet de serre (GES) que s'est donné le Québec : -20 % en 2020 par rapport à 1990. En effet, le transport routier est responsable du tiers des émissions totales en 2010 et, alors que le bilan global du Québec s'est amélioré légèrement entre 1990 et 2010, passant de 83,79 à 82,47 MT, la contribution de secteur routier a *augmenté* de 35,4 % (MDDEFP, 2013). Cette augmentation des émissions de GES par le transport routier s'explique en grande partie par l'augmentation de la motorisation et des distances parcourues, elle-même tributaire de l'étalement urbain et de l'offre croissante d'infrastructures routières. Il apparaît donc évident qu'un virage majeur s'impose en transport si le Québec doit atteindre la cible de réduction des gaz à effet de serre.

Le projet de politique sur la mobilité durable s'appuie sur des analyses réalistes et bien fondées, mais, compte tenu de l'importance des enjeux, il serait nécessaire de combler certaines lacunes et d'être plus précis et plus concret dans les actions à entreprendre. Tel sera l'objet des sections suivantes.

Une politique gouvernementale à bonifier

Le présent mémoire de la Direction de santé publique se concentre sur les deux premiers thèmes abordés dans le document de consultation : « aménagement du territoire et des transports » ainsi que « gouvernance et financement du transport collectif ».

Thème 1 : L'aménagement du territoire et les transports

Orientations 1 et 2 : la planification intégrée

Afin d'intégrer de façon plus efficace la planification du territoire et celle des transports pour l'atteinte des mêmes objectifs, il apparaît souhaitable dans les orientations 1 et 2 de dépasser les principes généraux et d'exiger une élaboration concertée et optimale des instruments d'urbanisme et des plans de transport. Ainsi :

- Doter la politique gouvernementale de mobilité durable de cibles quantifiées, cohérentes avec la cible de réduction des GES et accompagnées d'un plan d'action incluant échéancier et financement. Ces cibles devront être reprises par les organisations territoriales selon leurs réalités spécifiques.
- Lors de la révision des Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire présentement en cours, reprendre les objectifs contenus dans la présente politique de mobilité durable, spécifier en ce sens les attentes gouvernementales auxquelles doivent répondre les documents de planification des communautés métropolitaines, MRC et agglomérations, villes et arrondissements pour ensuite proposer des stratégies pour les atteindre.
- S'assurer que les Plans métropolitain d'aménagement et de développement, les schémas d'aménagement et de développement et les Plans d'urbanisme planifient le transport et l'aménagement du territoire dans l'objectif explicite « de réduire les déplacements motorisés, de réduire les distances parcourues et modifier les habitudes de déplacement, et ce dans tous les milieux » (p.2 du document synthèse sur Aménagement et transport).
- Demander un exercice similaire pour les Autorités organisatrices de transport afin prendre en compte de façon systématique et optimale la planification du territoire dans leur planification du transport.
- Insister pour que, dans une MRC ou une Communauté métropolitaine, les responsables de l'aménagement et ceux du transport s'engagent dans une démarche de concertation visant l'élaboration d'un document de planification conjoint (incluant plan de mise en œuvre), identifiant des cibles de mobilité durable à atteindre et suggérant des indicateurs de suivi. Ce plan devrait être soumis à une consultation auprès de toutes les parties prenantes.
- Mettre en place un plan de monitoring des indicateurs de suivi et des impacts santé et environnementaux du transport.
- Demander que soient réalisées des évaluations stratégiques incluant les trois dimensions du développement durable (socio-sanitaire, économique, environnementale) lors de projets majeurs d'aménagement (ex. : nouveaux projets immobiliers ou d'emplois importants), de parachèvements d'autoroutes ou de développement du transport collectif (TC) lourd (ex. : train de banlieue).
- Prendre des mesures pour freiner l'étalement urbain en veillant à ce que les coûts entraînés soient davantage assumés par ceux qui les suscitent.

- Exiger que le développement de nouveaux quartiers soit plus compact et inclue dès l'amont la planification de services de proximité (commerciaux et sociaux) et de transport durable. Reconcevoir les projets dont les propositions de transport et d'aménagement ne sont ni économiquement, ni environnementalement viables.
- Financer un projet d'infrastructures de transport seulement s'il est démontré rigoureusement qu'il optimise la mobilité durable et minimise les impacts négatifs sur l'environnement, l'économie et la santé. À ce titre, soutenir les démarches régionales d'évaluation des effets anticipés de la planification du territoire et du transport et proposer des guides et critères pour outiller les organisations territoriales et de transport dans cette démarche.

Une approche de planification intégrée de l'aménagement et du transport est nécessaire pour les agglomérations du Québec et non seulement pour Montréal et Québec. Les problèmes de congestion semblent exacerbés dans les régions de Montréal et de Québec, mais les difficultés de transport durable sont présentes dans toutes les agglomérations. En effet, l'ensemble des agglomérations urbaines au Québec ont des besoins, souvent importants, en matière de mobilité durable (transport collectif peu performant, navettage centre-périphérie en auto solo, etc.). Une des solutions réputées les plus efficaces réside dans une planification intégrée des transports et dans un arrimage soutenu avec l'aménagement du territoire.

Orientation 4 : développer le transport collectif

Dans l'orientation 4 visant à améliorer et développer le transport collectif, il apparaît important pour la DSP que la politique gouvernementale mentionne des objectifs d'augmentation de l'offre de service et de l'achalandage. À cet effet, nous recommandons qu'en 2020, les parts modales soient de 50% en transport collectif et actif dans les agglomérations urbaines. Cela se justifie par les bénéfices pour la santé et pour l'environnement qu'apportent les déplacements qui s'effectuent selon des modes collectif ou actif.

Les plans de transport et le plan métropolitain d'aménagement de même que les Schémas d'aménagement devraient se donner des cibles quantifiables de réduction de circulation automobile et d'augmentation de l'achalandage du transport collectif. Le suivi de la performance en ces matières devrait se faire rigoureusement avec un ensemble d'indicateurs reconnus tels que véhicule-kilomètres parcourus, comptages routiers (incluant les déplacements actifs), consommation d'essence, taux de motorisation, etc.

Compte tenu des budgets publics limités et des grands besoins en transport collectif, l'amélioration de la desserte par des systèmes de bus à haut niveau de service est à privilégier. L'idée est de déplacer le plus de personnes, de façon sécuritaire et confortable au coût le plus raisonnable. Les bus à haut niveau de service peuvent constituer une réponse dans certains milieux. Par contre, dans les quartiers plus denses, le métro et le tramway constituent des solutions de transport économiquement intéressantes, car en plus de déplacer beaucoup de personnes, ils contribuent au redéveloppement urbain et à la prospérité des territoires d'accueil. D'ailleurs, les villes européennes disposent de plusieurs exemples allant en ce sens (ex. Bordeaux, Strasbourg).

Tous les projets routiers à forte capacité (voies rapide, autoroute, artère) devraient aussi être analysés avec la possibilité d'y ajouter du transport collectif. Il faut aussi se demander si un projet de transport collectif ne permettrait pas d'assurer une mobilité plus efficace sur ce territoire que le développement d'un projet routier. Pour y arriver, des études rigoureuses

estimant les coûts-bénéfices santé, économique et environnementaux s'avèrent une voie pertinente.

Il est stratégique de décréter un moratoire sur les projets de développement et le parachèvement des infrastructures routières qui augmentent la capacité routière vers le cœur des ensembles métropolitains.

Orientation 5 : le transport actif

Pour développer le transport actif, une des façons les plus éprouvées est d'implanter des infrastructures adéquates (ex : trottoir large, intersections sécuritaires pour les piétons, pistes cyclables sécuritaires). Mais surtout il faut planifier un aménagement du territoire qui allie forme urbaine compacte, diversité des fonctions urbaines et densité résidentielle à échelle humaine dans des aires accessibles à distance de marche et bien desservies en transport collectif. Les stratégies pour généraliser ces types d'aménagement peuvent se retrouver dans les schémas d'aménagement et de développement, les PMAD et surtout les Plans d'urbanisme. L'adoption de politiques publiques de type rues conviviales (*complete street*), code de la rue, zones de rencontre et de traversées d'agglomération constituent des exemples adoptés aux États-Unis et en Europe pour redonner une place prioritaire aux déplacements des piétons et des cyclistes dans les villes et les noyaux villageois. Investir davantage dans les infrastructures cyclables en s'inspirant des meilleures pratiques à l'échelle internationale contribuerait significativement à augmenter les déplacements actifs. À cet égard, le cas des Pays-Bas est exemplaire et si 27% des déplacements se font en bicyclette, les 29 000 km de pistes cyclables y sont certainement pour quelque chose (Lusk et coll. 2013, Pucher et Buehler 2008).

Une cohérence essentielle entre projets routiers et projets de transport collectif

En attendant que la Politique de mobilité durable soit adoptée et mise en oeuvre, il serait indiqué que le gouvernement ne s'engage pas dans des projets qui, à première vue, semblent contredire les principes de mobilité durable. Deux exemples actuels sont à mentionner :

- L'échangeur Turcot dont les plans et devis semblent indiquer qu'il contribue à l'augmentation de la capacité routière;
- Le parachèvement de l'autoroute A-19 qui pourra favoriser le trafic induit, contribuer à l'étalement urbain et amener une augmentation de véhicules dans les quartiers résidentiels du nord de Montréal où se connecte l'autoroute 19.

Ces projets de transport routier, extrêmement coûteux dans leur forme actuelle, peuvent générer de lourdes conséquences pour la mobilité durable: en plus de détourner des ressources financières qui auraient pu avoir un meilleur rapport bénéfices/coûts en termes de personnes transportées. Des investissements placés dans le développement d'autoroutes en milieu urbain sont structurants pour plusieurs décennies. Par ailleurs, le sous-investissement dans le développement et l'entretien des équipements de transport collectif (dont le métro de Montréal) n'apporte pas une solution durable à l'allègement de la congestion routière. Ce report de l'investissement substantiel dans le transport collectif entraînera sûrement une explosion des coûts quand la remise à niveau d'infrastructures grandement détériorées sera devenue incontournable.

Thème 2 : La gouvernance et le financement du transport collectif

La gouvernance

Actuellement, la planification et la prise de décision eu égard aux différentes composantes du système de transport relèvent d'instances diverses qui ne suivent pas une partition commune et dont la coordination dans l'exécution laisse à désirer : ministère des Transports du Québec, municipalités (et leurs différents départements), sociétés de transport, Agence métropolitaine de transport (Montréal) - et même le gouvernement fédéral. Cette situation est d'ailleurs clairement reconnue dans le projet de Politique gouvernementale de mobilité durable : « les diverses composantes du système de transport sont planifiées de manière cloisonnée. C'est le cas, par exemple, du réseau routier et des réseaux de transport en commun. Cela conduit parfois à des choix divergents » (MTQ 2013 :21).

La nécessité d'un chef d'orchestre qui puisse, à l'échelle régionale ou métropolitaine, établir une vision intégrée du système de transport axée sur le paradigme du transport durable, prioriser les investissements requis, veiller à leur réalisation à l'intérieur des budgets et des échéanciers convenus et guider la livraison des services, est une condition gagnante à la mobilité durable.

En 2009, le Vérificateur général du Québec (VGQ) s'était d'ailleurs penché spécifiquement sur les problèmes de planification des transports dans la région de Montréal. Il constatait entre autres que « le choix des priorités d'investissement quant aux projets routiers financés par le MTQ n'est pas fait selon le même processus décisionnel que celui utilisé pour les transports en commun. Ainsi, il est possible que certains projets routiers soient choisis au détriment de projets de transport en commun offrant plus d'avantages, et vice-versa. Pareille situation entraîne le risque que le choix des projets ne soit pas optimal à long terme » (Vérificateur général du Québec, 2009 :3-31). Le MTQ avait répondu aux critiques du VGQ en affirmant qu'il entendait « poursuivre les différentes démarches amorcées avec ses partenaires afin de faciliter l'émergence d'une vision commune et cohérente du développement des transports... » (ibid. : 3-32). Il ne suffit toutefois pas qu'une « vision commune et cohérente », existe sur papier, aussi bonne soit-elle. Il faut encore qu'un mécanisme soit en place pour la rendre opérationnelle, c'est-à-dire pour que les actions posées par les multiples intervenants sur le terrain soient effectivement guidées par cette vision. En d'autres termes, le virage vers la mobilité durable exige que l'on se penche sur la gouvernance.

C'est pourquoi il serait utile de créer dans chaque communauté métropolitaine ou grande agglomération urbaine du Québec un organisme responsable de planifier l'ensemble du transport terrestre selon les principes du développement durable (automobiles et transport collectif, transport des personnes et transport des marchandises), doté d'un budget adéquat et prévisible pour assurer la réalisation des investissements requis et investi de l'autorité pour assurer que tous les acteurs agissent en conformité avec le plan régional.

Deux institutions, en opération au Canada, pourraient à cet égard servir d'inspiration, sinon de modèles : Translink dans la région de Vancouver et Metrolinx dans la région de Toronto.

Étant une expérience novatrice, Translink (Wales 2008, SCBTA 2009) a connu plusieurs ajustements depuis sa création en 1999. Retenons deux points importants : l'accès à un financement substantiel par la taxe sur l'essence institué pour que l'organisme n'ait pas à refaire des demandes budgétaires à chaque année au gouvernement ou aux municipalités et la constitution d'un conseil d'administration composé de neuf membres indépendants (non élus)

approuvés par le conseil des maires des 21 municipalités du territoire. Translink est donc imputable de sa gestion devant les élus du territoire, mais la structure de fonctionnement vise à empêcher les tiraillements politiques dans la gestion quotidienne du système de transport.

Le modèle ontarien de Metrolinx est un peu différent de Translink, mais on y retrouve néanmoins l'essence recherchée d'un organisme de gouvernance du transport (Metrolinx 2008). Metrolinx est mandaté pour planifier et opérer en fonction d'une région unifiée en matière de transport (« *thinking like a single region* ») qui prend en compte tous les modes de transport. Ainsi, l'organisme doit veiller à ce que les nouvelles routes (ou l'agrandissement des routes existantes) ne viennent pas compromettre la viabilité des services ou projets de transport collectif, surtout quand ils opèrent dans le même corridor (ibid : 34).

Une gouvernance régionale intégrée demande aussi une bonne connaissance des différents besoins de la population. Des consultations publiques selon différentes modalités et portant sur les grands éléments de mise en œuvre constituent une stratégie pertinente.

Le financement

La contribution des usagers, des municipalités, du gouvernement provincial et des automobilistes dans le financement du transport collectif pourrait avantageusement être rééquilibrée. En 2010, le financement du transport collectif sur le territoire de la CMM était divisé ainsi : les usagers du TC contribuaient à hauteur de 31 %, les municipalités 34 %, les automobilistes 7 %, le gouvernement provincial 22 % et le gouvernement fédéral 6 % (CMM 2012:11).

Afin d'augmenter le financement pour assurer le développement de la mobilité durable, plusieurs spécialistes suggèrent de réallouer les sommes disponibles dans le budget du gouvernement du Québec afin d'augmenter substantiellement la part du TC dans les investissements en transport en faisant passer la part allouée au transport collectif à un minimum de 30%. Il est aussi suggéré de hausser les contributions existantes à au moins un milliard de plus par année pour le transport collectif et de trouver d'autres sources de financement, par un ensemble de mesures telles que :

- Augmentation des droits sur les immatriculations (modulation en fonction inverse des émissions de GES et de polluants atmosphériques);
- Augmentation graduelle de la taxe provinciale spécifique sur l'essence redistribuée à la région;
- Hausse des contributions provenant de fonds existant (ex. : Fonds vert et FORT) pour bonifier le financement du transport collectif;
- Versement intégral de la taxe d'accise du fédéral sur l'essence (10 ¢/litre) aux provinces;
- Participation du secteur privé par la captation de la richesse foncière (ex. : captation de la plus-value foncière issue du TC et taxe sur l'étalement urbain se développant hors des aires TOD et des pôles structurants);
- Installation de péages sur les voies rapides pour l'ensemble du territoire des communautés métropolitaines et des agglomérations urbaines de plus de 100 000 habitants;
- Évaluation de la possibilité que les organisations territoriales taxent les places de stationnements commerciaux en modulant par exemple la taxe en fonction du respect de la norme BNQ 3019-190 (aménagement des stationnements pour lutter contre les îlots de chaleur urbain du Bureau de normalisation du Québec). Ce moyen pourrait servir à financer le transport collectif sur ces territoires.

En conclusion

La Politique québécoise de mobilité durable pourra s'avérer un guide utile pour les administrations locales ou régionales chargées de planifier l'aménagement du territoire et les transports. Cependant pour relever avec succès les défis en ces matières, elle pourrait être plus affirmative et mettre en place des balises et des stratégies qui faciliteront les bons choix. La synthèse des recommandations discutées dans ce mémoire permettrait d'avancer en ce sens.

Synthèse des recommandations

1. Établir des cibles quantifiées concernant la réduction des déplacements motorisés, la diminution des distances parcourues et la modification des habitudes de déplacement, en harmonie avec la cible de réduction des GES, qui devront être reprises par les organisations territoriales et de transport selon leurs réalités spécifiques.
2. Prioriser l'amélioration et le développement des services de transport collectif et le développement des infrastructures de transport actif. C'est dans cette optique que le plan d'action régional de santé publique de la Direction de santé publique recommande qu'en 2020, les parts modales soient de 50 % en transport collectif et actif dans l'agglomération de Montréal.
3. Intégrer systématiquement la réflexion sur le transport durable et l'aménagement du territoire dans les documents de planification des organisations territoriales et des organisations de transport (incluant le ministère des Transports du Québec).
4. Mettre en place une meilleure gouvernance intégrée des différents modes de transport (routier, collectif et actif) avec des mécanismes de consultation de la population sur les grandes composantes de mise en œuvre.
5. Mettre en place un plan de monitoring des indicateurs de suivi et des impacts santé et environnementaux du transport.
6. Réallouer les sommes disponibles dans le budget du gouvernement du Québec afin d'augmenter substantiellement la part du transport collectif dans les investissements en transport en faisant passer la part allouée au transport collectif à un minimum de 30 %.
7. Décréter un moratoire sur les projets autoroutiers associés à une augmentation de la capacité routière en milieu urbain.
8. Hausser les contributions existantes à au moins un milliard de plus par année pour le financement du transport collectif.
9. Diversifier les sources de financement du transport collectif en mettant à contribution les automobilistes et les entreprises privées (approche bénéficiaire-payeurs).

Références

- Bureau de normalisation du Québec (2013). Norme BNQ 3019-190, Lutte aux îlots de chaleur urbains - aménagement des aires de stationnement. Guide à l'intention des concepteurs. Document ayant bénéficié du soutien financier des organismes et fonds de financement suivants : le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT), d'Ouranos, de la Ville de Montréal et du Fonds vert dans le cadre de l'action 21 du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques (PACC) du gouvernement du Québec.
- Commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal (mars 2012) Financer le transport en commun dans le Grand Montréal. Document de consultation. Communauté métropolitaine de Montréal.
- Direction de santé publique (2006), Le transport urbain, une question de santé, Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise
- Lusk, A, Morency, P, Miranda-Moreno, L, Willett, W, Dennerlein, J. (2013) "Bicycle Guidelines and Crash Rates on Cycle Tracks in the United States." American Journal of Public Health. <http://ajph.aphapublications.org/doi/abs/10.2105/AJPH.2012.301043>
- MDDEFP (2013), Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2010 et de leur évolution depuis 1990, Direction des politiques et la qualité de l'atmosphère. Ministère du développement durable, de l'environnement de la faune et des parcs.
- Metrolinx (2008), The big move, Transforming transportation in the Greater Toronto and Hamilton Area.
- MTQ (2013), Politique québécoise de mobilité durable, , Direction du transport terrestre des personnes, Ministère des Transports du Québec
- Pucher J et Buehler R, (2008), Making cycling irresistible : lessons from the Netherlands, Denmark and Germany, Transportation Review 28 (4) : 1-34.
- SCBCTA (2010), South coast British Columbia Transportation Authority, 2010 Statutory annual report.
- Vérificateur général du Québec (2009), rapport de Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2008-2009, tome II
- Wales T. (2008), The road less travelled, Translink's improbable journey from 1999 to 2008.

