

Politique des transports: pour un changement de paradigme

Mathieu Perreault

Enseignant en économie au Cégep régional de Lanaudière à L'Assomption

Collaborateur à l'IRÉC

Ce texte offre des pistes de solutions pour permettre au Québec de convertir son système de transport au paradigme de la mobilité durable. Loin d'être exhaustive, cette liste s'oriente autour de cinq grands thèmes : la taxation verte, le retour du péage dans le Montréal métropolitain, la tarification des stationnements, les programmes d'infrastructures publiques et l'électrification des transports collectifs.

Introduction

Le Québec, comme tant d'autres nations, est aujourd'hui à la croisée des chemins en ce qui a trait à son système de transport. De la dégradation des infrastructures publiques à l'étalement urbain, en passant par l'expansion du parc automobile et la congestion routière qui l'accompagne, les signaux d'alarme se multiplient et force est de constater que la conjoncture actuelle est loin d'être rose.

Devant l'évidence, les gouvernements fédéral et provincial ont accru leurs dépenses en matière d'infrastructures de transport ces dernières années. Toutefois, même si de tels efforts sont louables et en partie nécessaires, il n'en demeure pas moins que ceux-ci sont insuffisants pour permettre aux Québécois de se doter d'un système de transport durable arrimé à la réalité du XXI^e siècle. Après tout, comme le soulignait récemment l'alliance [TRANSIT](#), le transport routier accapare 82% du budget du ministère des Transports du Québec (MTQ), tandis que les infrastructures de transport en commun ne bénéficient que de 18% de ce budget.

Visiblement, il est temps que nos institutions revoient l'ordre de leurs priorités et allouent les ressources de manière plus efficace, et ce, tant d'un point de vue économique qu'environnemental. Le paradigme de l'automobile et du camion permettant aux personnes et aux marchandises de se déplacer entre des espaces de plus en plus spécialisés a atteint sa limite. Il est pressant que le Québec procède à la reconversion écologique de son système de transport en adoptant des politiques orientées vers la mobilité durable.

Ce texte fournira au lecteur une liste non exhaustive de recommandations facilitant l'atteinte de la mobilité durable. Celles-ci seront formulées autour de cinq grands thèmes : la taxation verte, l'instauration de péages, la tarification des stationnements, les programmes d'infrastructures publiques et l'électrification des transports collectifs.



Mieux taxer la pollution

Tout d'abord, il importe de souligner que le Québec est déjà proactif en ce qui a trait à la taxation verte. Comme le montre le tableau 1, les taxes vouées à internaliser les coûts sociaux de la conduite automobile sont nombreuses. D'ailleurs, ces taxes financent souvent des fonds à vocation environnementale, ce qui leur confère un double rôle: modifier les comportements et fournir des recettes à l'État.

Tableau 1 : Taxes payées par un Montréalais propriétaire d'un véhicule automobile, en 2012

Catégorie de taxe	Montant à payer
Taxes sur l'essence	
Taxe d'accise fédérale (TAF)	10¢ / L d'essence
Taxe provinciale sur les carburants (TCP)	18,20¢ / L d'essence
Surtaxe de la TCP pour l'AMT	3¢ / L d'essence
TPS et TVQ	5% et 9,5%/L d'essence
Surcharge de droits d'immatriculation (par véhicule)	
Contribution des automobilistes au transport en commun	30\$
Taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade (TIV)	45\$
Droits d'immatriculation additionnels sur les véhicules de forte cylindrée (moteur de 4,0L et plus)	Entre 31,25\$ et 156\$
Taxes aux pétrolières	
Redevance sur les carburants et les combustibles fossiles (Fonds vert)*	Montant flexible pour générer 200 millions de dollars par année

*La redevance est imposée aux entreprises pétrolières, mais il est souvent mentionné que cette taxe fait monter, au moins partiellement, le prix payé par les consommateurs.

Sources : Régie de l'énergie, SAAQ, MDDEP.

Une première taxe imposée par Québec est celle de la redevance sur les carburants que le ministère de l'Environnement collecte pour financer le Fonds vert. Cette taxe qui cible les pétrolières génère des revenus annuels de 200 millions de dollars. De ce montant, 130 millions sont alloués à des investissements dans le transport collectif.

D'autres taxes, tant imposées par Québec que par Ottawa, sollicitent plutôt la contribution financière des consommateurs. Le gouvernement fédéral exige 10¢ par litre d'essence vendu par le biais de la Taxe d'accise fédérale (TAF). Une partie des revenus de cette taxe revient au Québec par le Fonds de la taxe sur l'essence (463,6 millions de dollars par année jusqu'en 2014). Aussi, la SAAQ taxe indirectement la surconsommation d'essence en imposant un droit d'immatriculation supplémentaire aux propriétaires de véhicules énergivores. Ensemble, ces deux taxes financent un organisme provincial nommé SOFIL qui investira un total de 1,204 milliard de dollars dans le transport en commun, pour la période 2006-2014.

Québec impose également deux taxes d'accise sur chaque litre d'essence vendu. La première et la plus sévère des deux taxes est la Taxe provinciale sur les carburants (TCP). Celle-ci s'élève présentement à 18,2¢ par litre d'essence (+1¢ pour le diesel). Cette taxe sert à financer le FORT, un fonds qui finance les investissements routiers et en transport en commun. La deuxième taxe



d'accise sert à financer l'AMT, agence en charge du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Par conséquent, cette taxe n'est applicable que dans la zone desservie par l'AMT et s'élève présentement à 3¢ par litre et ses revenus s'élevaient à 102,5 millions de dollars en 2011.

Le problème n'est donc pas la quantité de taxes, mais bien leur gestion. En effet, à l'image des politiques fédérales et provinciales, les taxes font elles aussi partie d'un tout hétérogène et parfois incohérent. Nous sommes encore dans une logique du « une taxe, une enveloppe ». Il pourrait être pertinent de centraliser au moins partiellement l'utilisation des recettes fiscales pour permettre une utilisation des fonds guidée par les besoins à combler et non pas par les contraintes institutionnelles.

Par ailleurs, dans le but de maintenir le pouvoir économique des programmes environnementaux, il serait judicieux de bonifier et d'indexer les taxes et les redevances qui les financent. Par exemple, la contribution des automobilistes au transport en commun par le biais des droits d'immatriculation reste encore cette année à son niveau de 1992, soit 30\$ par véhicule par année. Aussi, la redevance sur les carburants et les combustibles fossiles n'augmente pas. Au contraire, les grands émetteurs industriels de gaz à effet de serre (GES) affectés par l'instauration du marché du carbone seront exemptés à partir de 2013. Conséquemment, les revenus tirés de cette redevance chuteront dans les années à venir, passant vraisemblablement de 200 millions de dollars en 2011-2012 à 130 millions en 2014-2015. C'est une baisse de 35% en quatre ans!

Enfin, à partir de l'année 2014-2015, il est prévu que le *Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques* sera entièrement financé à partir des revenus issus de la vente de droits d'émission de GES sur le marché du carbone. En soi, la création d'un tel marché est une bonne nouvelle. Il en coûtera davantage aux entreprises pour émettre une tonne de GES et si les estimations du gouvernement sont exactes, les revenus associés à la vente de permis d'émission s'élèveront à 425 millions de dollars par année à partir de 2015-2016. Cependant, il semble périlleux de faire reposer la totalité du financement d'une politique aussi importante sur ce marché. Encore récemment, le marché européen du carbone a éprouvé des difficultés à cause du ralentissement économique. En outre, pour assurer un financement stable et constant du Fonds vert, Québec doit favoriser l'utilisation de la redevance et augmenter graduellement celle-ci pour atteindre le financement prévu, soit 425 millions de dollars par année.

Instaurer un péage sur les ponts du Montréal métropolitain

Si les taxes appliquées sur les carburants et la conduite automobile ainsi que l'implantation d'un marché du carbone servent à déterminer le coût économique de la pollution atmosphérique, le péage sert pour sa part à déterminer le coût économique de la congestion routière. Que ce soit sous forme de temps perdu, de pollution atmosphérique additionnelle ou de dégradation des infrastructures routières, la congestion nuit à la fois aux individus, aux entreprises et au gouvernement. Ce gaspillage de ressources est de plus en plus évident et inacceptable pour l'ensemble de la société et par conséquent, [le retour du péage sur les routes du Québec est une solution dont la popularité est grandissante](#), et avec raison. En effet, selon le scénario retenu,



l'instauration d'un péage sur les ponts du Montréal métropolitain pourrait générer des revenus nets oscillant entre 385 millions et 782 millions de dollars par année. [Dans les villes européennes de Londres, Milan et Stockholm, des mesures similaires ont entraîné une réduction du trafic routier d'un peu plus de 20% ainsi qu'une réduction des émissions de gaz à effet de serre de près de 15%.](#) On a également observé une augmentation significative de l'utilisation du transport en commun dans ces trois villes après l'instauration d'un système de péage urbain.

Tableau 2 : Résultats de simulations de programmes de péage, région de Montréal

Caractéristiques du système de péage retenu	Ottavio Galella	David Hanna
Tarif par pont aux heures de pointe (6h à 9h et 15h à 18h)	2,50\$	2\$
Tarif par pont le soir et la nuit (18h à 6h)	1,50\$	2\$
Tarif par pont le week-end et les jours fériés	0\$	0\$
Ponts sujets au péage	5 ponts menant à l'île de Montréal	5 ponts menant à l'île de Montréal ponts entre Laval et la Rive-Nord
Effet sur la circulation	baisse de 15% aux heures de pointe 68 000 déplacements de moins par journée entière	ND
Revenus nets annuels	385 millions de dollars	782 millions de dollars

Sources : La Presse et Forum URBA 2015.

Plus concrètement, le projet le plus souvent proposé par les experts est celui d'un péage sur les ponts. Ce système est le plus simple et celui qui nécessite le moins de points de contrôle, ce qui fait en sorte que [c'est également l'option avec les frais de gestion les plus faibles](#). Cette option a toutefois un défaut, car en ne tenant pas compte de la distance parcourue, elle s'avère inéquitable pour certains automobilistes. Par exemple, pour se rendre au centre-ville de Montréal, un résident de l'extrémité est de l'île de Montréal ne paie rien du tout et un résident de la couronne nord paie un ou deux passages selon l'option de péage retenue. Pourtant, les deux doivent parcourir environ la même distance. Cet élément peut paraître banal, mais ce sont parfois de petits détails qui déterminent l'appui populaire à une politique. Il faut donc être conscient que le péage sur les ponts est le projet le plus réaliste, mais qu'il faudra peut-être l'amender pour rallier le plus grand nombre. Au-delà de cette possible iniquité interrégionale, il faudra également se pencher sur la question de l'accessibilité au réseau routier en fonction des inégalités de revenu. Si le tarif est le même pour tous, il n'aura pas la même incidence pour tous. Dans les deux cas, des mesures fiscales progressives devront être mises en place pour éviter que certaines catégories de citoyens assument un fardeau plus lourd que d'autres.

Enfin, il importe de rappeler que l'objectif du péage routier n'est pas d'alourdir encore davantage le fardeau fiscal des Québécois, mais bien d'inciter ceux-ci à adopter des comportements qui rendront le réseau de transport plus efficace. En ce sens, [il est impératif que ce soit le secteur public qui prenne en charge la gestion d'un éventuel système de péage routier](#). D'une part, un système métropolitain de péage fonctionnerait mieux s'il était géré de manière centralisée, par un acteur public et unique, que s'il était géré par une multitude d'acteurs privés aux intérêts parfois divergents. En effet, le péage requiert un énorme effort de concertation puisque idéalement, celui-ci doit être implanté simultanément sur l'ensemble des ponts et routes concernés. Autrement, certaines voies seront désaffectées et d'autres seront plus empruntées, ce qui ne ferait qu'empirer le problème de la congestion routière. D'autre part, il est essentiel que le gestionnaire des points de contrôle soit plus intéressé à maximiser la fluidité et le rendement énergétique des déplacements qu'à maximiser ses profits d'opération. Il est particulièrement important que la grille tarifaire soit flexible, exigeant un droit de passage plus onéreux aux heures de pointe qu'aux périodes de faible circulation. Afin d'encourager les usagers à prendre le trajet le plus efficace en tout temps, des périodes de gratuité sont également à considérer pour les moments très peu achalandés où l'offre de transport collectif est plus restreinte (nuit, week-end, jours fériés). Après tout, il serait improductif d'inciter un automobiliste à faire un détour en plein cœur de la nuit alors qu'il est fin seul. Finalement, en attribuant les revenus d'opération du système de péage à l'État, il est possible de renforcer l'impact positif de cette mesure en réinvestissant une partie des sommes amassées pour améliorer l'offre en transport collectif.

Augmenter le prix du stationnement hors-rue

Il est important que les pouvoirs publics interviennent également sur une autre partie importante de l'équation : le stationnement. Pendant trop longtemps, celui-ci a été disponible en trop grand nombre et à trop faible prix dans les zones urbaines. À l'inverse, il pourrait y avoir davantage de places de stationnement en périphérie de Montréal, surtout aux abords des gares de train de banlieue et des terminus d'autobus. Un tel déséquilibre dans l'offre de places de stationnement envoie le mauvais signal à la population, ce qui retarde l'adoption massive du transport collectif, le développement de l'intermodalité ainsi que le déclin de l'usage de la voiture solo.

Lorsqu'il est question de stationnement hors-rue, on distingue généralement deux types d'espace : les stationnements intérieur et extérieur. Dans un cas comme dans l'autre, l'usage massif du stationnement hors-rue génère quelques problèmes, surtout dans une zone urbaine comme Montréal. En effet, [la présence de parcs de stationnement au centre-ville rend l'usage de la voiture plus commode, car ceux-ci contribuent à un accroissement de l'offre de places de stationnement de longue durée](#). Après tout, pourquoi aller repayer sa place toutes les deux heures quand on peut payer une fois et ensuite vaquer à ses occupations en toute quiétude? Poser la question, c'est y répondre. Par ailleurs, [il est généralement entendu que les stationnements extérieurs sont moins souhaitables que les stationnements intérieurs. Les grands espaces asphaltés en pleine ville contribuent à la création d'îlots de chaleur, ce qui fait augmenter la température ressentie pendant la période estivale](#). En économie, choisir équivaut à renoncer et donc, en tolérant encore aujourd'hui que des terrains vagues servent de stationnement au centre-ville, on renonce à plus

d'espaces verts et à la construction de nouveaux lieux de résidence et de travail au cœur de Montréal.

Pour toutes ces raisons, la ville de Montréal taxe les parcs de stationnement hors-rue depuis 2010. La mesure affecte uniquement les stationnements situés au centre-ville. Un sous-ensemble du centre-ville identifié comme le centre des affaires de Montréal est taxé plus lourdement. Les arrondissements en périphérie (Ahuntsic par exemple) ne sont pas touchés par cette taxe. Par ailleurs, on taxe davantage les stationnements extérieurs que les stationnements intérieurs puisqu'ils sont plus néfastes. Ainsi, le plus récent budget de la ville prévoit une taxe de 4,95 \$ par mètre carré de stationnement intérieur et de 14,85 \$ par mètre carré de stationnement extérieur. Dans le centre des affaires, ces taxes grimpent respectivement à 9,90 et à 19,80 \$ par mètre carré. En 2012, on prévoit que cette taxe rapportera à la ville de Montréal des revenus de 18,7 millions de dollars.

Bien que cette taxe soit un pas dans la bonne direction, il n'en demeure pas moins que cette politique pourrait être plus musclée. Si l'on souhaite réellement le déclin des stationnements de surface, il serait préférable de les taxer sur l'ensemble de l'île de Montréal, voire dans les banlieues environnantes. De cette manière, on assure une meilleure équité entre les divers acteurs du Montréal métropolitain et on maintient la compétitivité du centre-ville pour attirer des commerces et des emplois. De plus, l'application d'une telle taxe contribuerait à freiner la prolifération des méga-centres commerciaux à ciel ouvert, [un concept de magasinage qui entraînera probablement la fermeture de la moitié des centres commerciaux de proximité au cours des prochaines années](#), engendrant ainsi toujours plus de déplacements automobiles pour les consommateurs et les travailleurs. [Ultimement, en taxant les stationnements de surface de l'ensemble de la région métropolitaine, on estime que les recettes fiscales se situeraient entre 135 et 280 millions de dollars par année.](#)

Enfin, il serait erroné de poser la problématique du stationnement comme étant strictement montréalaise. En effet, des villes moins peuplées comme Sherbrooke font également face à des problèmes de saturation des stationnements qui proviennent directement de la popularité grandissante de la voiture solo. Aussi, le développement des méga-centres commerciaux en périphérie des centres urbains a autant sinon plus de répercussions dans les villes de moindre envergure que Montréal. Conséquemment, il serait tout à fait pertinent que Québec taxe les stationnements hors-rue de l'ensemble des centres urbains de la province.

Mieux investir dans les infrastructures publiques

Les mesures précédentes visent toutes à responsabiliser le citoyen en lui faisant prendre conscience du coût réel que ses choix imposent parfois à la société. Toutefois, il ne faut pas oublier que l'État doit lui aussi prendre ses responsabilités et faire de meilleurs choix. Cette réalité est particulièrement flagrante lorsqu'on considère le cas des infrastructures publiques de transport. En effet, une part encore trop importante des fonds publics est allouée à la construction de nouveaux projets autoroutiers alors que les réelles priorités sont le développement du transport



collectif et l'entretien du réseau routier existant. Bien qu'il ait été démontré à maintes reprises que l'ajout de nouvelles routes ne règle pas, mais empire le problème de la congestion, les exemples abondent:

- [Seulement 13% des investissements en transport sont alloués au transport collectif dans le dernier Plan québécois des infrastructures;](#)
- [Le transport collectif ne représente que 18% du budget du ministère des Transports du Québec;](#)
- [Le tiers du FORT sert au développement de nouveaux projets autoroutiers;](#)
- [Québec ne finance que des projets autoroutiers avec le Fonds Chantiers Canada.](#)

Il est essentiel que l'État revoie ses priorités en allouant une majorité de ressources à l'entretien routier et au transport collectif. De nombreux projets pourraient avoir des retombées intéressantes. Par exemple, le gouvernement devrait investir davantage dans le système de trains de banlieue, puisqu'il n'est actuellement pas digne d'une métropole comme Montréal. L'équipement est souvent vétuste et il roule [sur des chemins de fer loués au CN et au CP](#) dont l'usage prioritaire est le transport des marchandises. Le doublement des voies ferrées, l'implantation d'un réseau servant uniquement au transport de personnes et l'achat de trains plus fiables ne sont que quelques investissements à faire pour accroître la fréquence des passages et la qualité du service offert aux usagers. Aussi, il serait intéressant d'assurer une meilleure intégration des transports en commun sur le réseau routier en ajoutant des voies réservées pour les autobus, les taxis, le covoiturage et les véhicules éco-énergétiques.

Électrifier les transports collectifs

Les mesures précédentes cherchent toutes à rendre la voiture moins intéressante comme mode de transport. Cependant, même s'il est essentiel que ces mesures soient appliquées dès aujourd'hui, il n'en demeure pas moins que l'État doit s'attaquer à une tendance encore plus lourde : le pétrole sera de plus en plus rare, de plus en plus polluant et de plus en plus cher, surtout pour un territoire qui l'importe. Par conséquent, il est primordial que le Québec se détourne graduellement du pétrole pour exploiter pleinement les technologies qui utilisent une énergie abondante, verte et bon marché : l'hydroélectricité.

L'utilisation de véhicules à motorisation électrique (VME) se pose *de facto* comme solution pour permettre au Québec d'atteindre l'indépendance énergétique. Malheureusement, un marché pour une technologie comme les VME ne se crée pas spontanément, dès le moment qu'on en éprouve le désir. En particulier, le marché des VME se caractérise par une *externalité de réseau*, ce qui signifie que la valeur qu'un individu accorde à un bien s'accroît à mesure que le nombre de consommateurs du bien augmente. En d'autres termes, le marché prend du temps à décoller, car les consommateurs attendent d'être assez nombreux pour justifier un réseau de recharge adéquat et les producteurs attendent qu'il y ait assez de consommateurs pour offrir des véhicules dont le fonctionnement dépend de la présence d'un réseau de recharge adéquat. L'incertitude est grande pour les producteurs et les consommateurs et le *statu quo* semble alors l'option la plus sensée pour ceux-ci. Ainsi, l'une des fonctions fondamentales de la politique de transport doit être la création



d'un environnement économique favorable au développement d'une industrie et d'un marché québécois des VME. La création récente du [Circuit électrique](#) par Hydro-Québec est un pas dans la bonne direction, mais il faudra une implication encore plus tangible de l'État pour accélérer la transition vers ce mode de transport.

L'électrification des transports collectifs constitue un point de départ indispensable pour créer cet environnement favorable. En effet, le gouvernement ferait d'une pierre trois coups puisqu'il investirait dans les infrastructures de transport collectif, contribuerait à l'atteinte des cibles québécoises de réduction de GES et, s'il prend les mesures adéquates de politique industrielle, pourrait contribuer au lancement d'une industrie avec un avenir florissant et une haute valeur ajoutée. Plus précisément, [des chercheurs de l'IRÉC ont identifié huit grands projets pour entamer l'électrification des transports collectifs](#) :

- La construction de trois lignes de tramway à Montréal (985 millions de dollars);
- La construction d'un réseau de tramway à Québec (1,5 milliard de dollars);
- La construction d'un système léger sur rail sur le pont Champlain (869,9 millions de dollars);
- Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal vers Anjou et le raccordement de la station de métro Côte-Vertu à la station de train Bois-Franc (1,3 milliard de dollars);
- La mise en place d'une navette ferroviaire pour relier l'Aéroport de Montréal au centre-ville de Montréal (600 millions de dollars);
- L'électrification du réseau d'autobus de Montréal (895,4 millions de dollars);
- La conversion en trolleybus de 25% des autobus de la ville de Laval (59 millions de dollars);
- L'électrification des lignes de train de banlieue du Montréal métropolitain (972,2 millions de dollars).

Ces projets représentent des investissements de plus de 7 milliards de dollars au total. En plus de fournir des débouchés à l'industrie québécoise du VME, ces projets permettent la création de 50 000 emplois, ont une valeur ajoutée d'environ 4,2 milliards de dollars et génèrent des revenus fiscaux de près d'un milliard de dollars pour les gouvernements provincial et fédéral.

Conclusion

En résumé, il est essentiel que l'État adopte des mesures pour internaliser les coûts que la voiture, la congestion et le stationnement imposent à la société. Encore aujourd'hui, la taxation est l'instrument économique par excellence pour y arriver. Aussi, il est primordial que l'État revoie l'ordre de ses priorités en matière de transport. Le transport collectif et l'entretien des infrastructures existantes doivent primer sur l'expansion du réseau autoroutier. Enfin, si le Québec veut s'affranchir de sa dépendance au pétrole, il devra passer à la technologie électrique. En électrifiant ses transports collectifs, l'État créera un cadre économique favorable à l'adoption de cette technologie.



Bibliographie

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT). *Vers la consolidation et l'amélioration du service de train de banlieue*, Plan stratégique de développement du transport collectif, 2011, <http://plan2020.amt.qc.ca/Vers+la+consolidation+et+l+amelioration+du+service+de+trains+de+banlieue>.

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT ET DES ROUTES. *Rapport de mission, Le péage routier : Londres - Stockholm – Milan*, 2008, 39 pages.

BISSON, Bruno. « Péage : un potentiel de 385 millions par année », *La Presse*, 25 janvier 2012, <http://www.cyberpresse.ca/actualites/regional/montreal/201201/25/01-4489117-peage-un-potentiel-de-385-millions-par-annee.php>

CHOUINARD, Tommy. « Plus d'argent pour les transports en commun », *La Presse*, 2 octobre 2012, <http://www.lapresse.ca/actualites/quebec-canada/politique-quebecoise/201210/02/01-4579506-plus-dargent-pour-les-transport-ens-commun.php>.

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL (CRE-Montréal). *Mémoire du CRE-Montréal dans le cadre de la consultation sur le Plan de transport de Montréal*, Montréal, Août 2007, 17 pages.

HANNA, David B. « Les taxes sur les produits pétroliers sont-elles suffisantes ou faut-il recourir aussi au péage urbain pour financer les transports urbains et répondre aux enjeux urbains? », *Colloque sur les sources de financement pour la modernisation et le développement des transports collectifs – Forum URBA 2015*, Montréal, 26 pages.

LALANDE-BORRIS, Yveline. *Le cas des stationnements à Montréal : leurs impacts environnementaux et les aménagements possibles pour les atténuer*, Essai présenté au Centre Universitaire de Formation en Environnement, Sherbrooke, décembre 2007, 118 pages.

LAPLANTE, Robert *et al.* *L'électrification du transport collectif : un pas vers l'indépendance énergétique du Québec*, Rapport de recherche, IREC, 2010. <http://www.irec.net/upload/File/electrificationtransportdec2010.pdf>

PROJET MONTRÉAL. *Le projet de taxe sur le stationnement seulement au centre-ville ouvre la porte à l'iniquité*, Communiqué de presse, Montréal, 20 janvier 2010.

RADIO-CANADA. *Les Montréalais plus favorables au péage que les autres Canadiens*, 21 novembre 2011, <http://www.radio-canada.ca/nouvelles/societe/2011/11/21/001-sondage-transport-cbc-rc.shtml>

SHEARMUR, Richard. « Pont Champlain : quelques éléments de réflexion », *Le Devoir*, 2 février 2012, <http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/341583/pont-champlain-quelques-elements-de-reflexion>.

TRANSIT QUÉBEC. *Artères bloquées : Quand le sous-financement des systèmes de transports menace l'économie du Québec*, Août 2011, 27 pages.

TRANSIT QUÉBEC. *Financer les transports collectifs dans le Grand Montréal – Mémoire pour la consultation publique de la CMM sur le financement des transports collectifs*, Avril 2012, 32 pages.

TRANSPORTS CANADA. *Programmes relatifs aux autoroutes – Projets en cours au Québec*, <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/surface-autoroutes-projets-quebec-209.htm>

VILLENEUVE, Nathalie. « Les limites de la démesure », *Le Courrier de Laval*, 13 janvier 2008, <http://www.courrierlaval.com/Achats-et-Services/2008-01-13/article-1153138/Les-limites-de-la-demesure/1>

