

Office de consultation publique de Montréal
Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 de la ville de Montréal

**La gratuité du transport en commun : une nécessité pour
lutter contre la pauvreté et les changements climatiques!**



Mémoire présenté par l'ACEF du Nord de Montréal

Septembre 2024

Présentation de l'Association coopérative d'économie familiale (ACEF) du Nord de Montréal

L'Association coopérative d'économie familiale (ACEF) du Nord de Montréal est un organisme communautaire autonome qui intervient dans le domaine de l'éducation à la consommation.

Afin d'améliorer les conditions de vie des citoyen.nes et d'augmenter leur esprit critique face à la société de consommation, elle offre des activités collectives et des services individuels tout en luttant solidairement avec les acteurs de la communauté pour une plus grande justice sociale.

Par son approche humaniste de défense collective des droits et d'éducation populaire autonome, l'ACEF du Nord de Montréal porte la vision d'une communauté où la richesse est partagée collectivement et où l'action citoyenne est valorisée.

Nos mandats

- Défendre collectivement les droits des personnes et des collectivités par la mobilisation, l'éducation populaire autonome, des collaborations et des représentations.
- Faire de l'éducation à la consommation en offrant des activités collectives et des services individuels.
- Faire la promotion de notre vision, nos valeurs, nos approches et nos actions en informant la population et en influençant les décideurs.
- Offrir aux citoyen.nes un lieu accueillant et dynamique afin qu'ils et elles puissent s'impliquer socialement et politiquement dans la communauté.

Ce que les citoyen.nes proposent

L'ACEF du Nord de Montréal travaille étroitement avec des citoyen.nes en situation de pauvreté aux prises avec des difficultés d'accès au transport en commun en raison du coût élevé de ce dernier.

Ce groupe militant de citoyen.nes est constitué en un collectif nommé *Les assoiffées de justice*. L'ACEF soutient l'organisation communautaire de ce collectif qui lutte pour la justice sociale depuis 2018.

Depuis 2020, le collectif travaille sur le transport en commun sous l'angle de la gratuité universelle pour des raisons de justice sociale et climatique. Nous avons mené plusieurs actions depuis afin de mettre de l'avant cette lutte.

La gratuité universelle est une solution, certes ambitieuse, mais incontournable pour éliminer les barrières financières à l'accès et pour l'atteinte des objectifs en matière de réduction des gaz à effet de serre (GES).

Nous demandons à la Ville de Montréal de considérer la gratuité du transport en commun dans une perspective globale de lutte aux inégalités sociales et aux changements climatiques.

Le transport collectif, vecteur de justice sociale et environnementale

Le transport collectif occupe une place centrale dans la vie de bien de gens. C'est un élément essentiel à la mobilité des personnes. Sans lui, il est impossible d'envisager un réel droit à la mobilité. L'accès au transport en commun est une condition d'accès aux services, à l'éducation, à l'emploi, à la formation, aux loisirs, à la santé et à l'alimentation. Il permet également d'avoir un réseau social. De plus, le transport en commun contribue de façon importante à la diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES).

La gratuité du transport en commun est primordiale pour qu'il soit accessible et avantageux financièrement, et ce, pour tous les usagers, pour répondre aux défis sociaux et environnementaux.

L'ACEF du Nord de Montréal recommande l'instauration de la gratuité du transport en commun pour tous et toutes pour des raisons sociales, économiques et environnementales.

La gratuité pour lutter contre l'exclusion sociale et la pauvreté

La revendication d'une gratuité du transport en commun repose d'abord sur une logique de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale.

Le territoire de l'île de Montréal regroupe la plus grande proportion de ménages à faible revenu. En effet, 24,6% des habitants (450 000 personnes) qui vivent sur l'île sont sous le seuil de faible revenu tel que défini par Statistiques Canada¹. 33% des personnes prestataires d'aide sociale habitent sur le territoire de l'île de Montréal². Si l'on regarde plus largement le territoire de la CMM, c'est 13%⁴ des ménages qui vivent sous le seuil de faible revenu.

De plus, c'est sur l'île de Montréal que l'on retrouve la grande majorité des services communautaires : aide alimentaire, cliniques juridiques, services de santé, organismes de lutte à la pauvreté et de défense des droits, logements sociaux, etc. bref, des services dont ont besoin les personnes en situation de pauvreté.

On constate donc que les besoins en transport en commun sur l'île de Montréal sont immenses et que la population, particulièrement celle en situation de pauvreté, bénéficierait grandement de la gratuité.

Parce qu'il favorise l'accessibilité aux lieux publics et aux services, le transport est considéré comme un déterminant important de la santé, « en ce sens qu'il a des incidences sur les conditions socioéconomiques et le capital social des citoyens, contribuant ainsi à leur bien-être. »³

Le transport permet aux individus de se rendre à l'école ou au travail, de se trouver un logement adéquat, de se rendre à des rendez-vous médicaux, «de participer à la vie sociale, culturelle et récréative de leur communauté et d'accéder aux biens

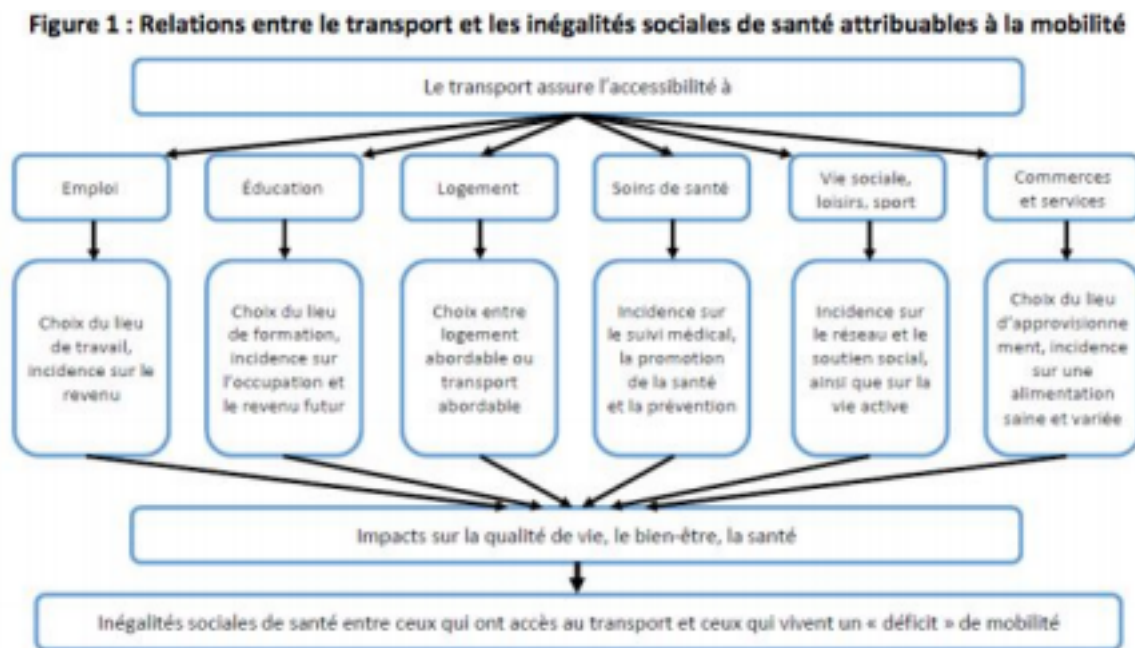
¹ DIRECTION RÉGIONALE DE SANTÉ PUBLIQUE DU CIUSSS DU CENTRE-SUD-DE-L'ÎLE-DE-MONTRÉAL et DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DU CIUSSS DE LA CAPITALE-NATIONALE, [La pauvreté et les inégalités sociales. de graves menaces à la santé des populations](#), 2017, p.13. (consulté en ligne le 29 septembre 2020)

² Ibid

³ DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE DE LA MONTÉRÉGIE, [Avis de santé publique de la montérégie favoriser le transport collectif abordable : une action à fort potentiel d'impact sur la santé](#), 2018, p.7 (consulté en ligne le 29 septembre 2020)

et services de consommation. »⁴

Figure 1 : Relations entre le transport et les inégalités sociales de santé attribuables à la mobilité⁵



Chaque année, nous accompagnons des centaines de personnes avec leur budget. Dans la grande majorité des cas, il n'y a pas de marge de manœuvre pour le poste transport. Quand il faut couper pour arriver à un budget qui balance, les gens ont le choix entre manger, se chauffer ou prendre l'autobus. C'est généralement cette dernière option qui est sacrifiée. « On est tout le temps en train de réfléchir. Combien d'activités je peux faire cette semaine avec l'argent qu'il me reste? » (R.R., membre de l'ACEF du Nord de Montréal). Ce problème est tel que bien souvent, les gens n'ont même pas les moyens de se déplacer pour répondre à leurs besoins de base et ainsi préserver une santé physique et psychologique.

Nous fournissons au besoin des titres de transport aux personnes qui fréquentent notre organisme afin de leur permettre de prendre part à nos activités. Le budget estimé l'an passé pour ce poste de dépense est de près de 2000 \$. Cela démontre bien la difficulté pour plusieurs à se déplacer à cause des coûts associés à l'utilisation du transport en commun. La mobilité est un droit,

⁴ Ibid, p.4

⁵ Ibid, p.4

l'impossibilité de se déplacer limite l'exercice des autres droits fondamentaux. La ville de Montréal doit garantir le droit à la mobilité pour tous.tes.

La gratuité pour lutter contre les changements climatiques

C'est bien connu, il existe un lien direct entre le développement du transport collectif et la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Le transport collectif pourrait donc jouer un rôle crucial dans l'atteinte des objectifs de réduction des GES fixés par le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal. C'est également dans cet esprit que nous proposons la gratuité.

Au Québec, le secteur du transport est le premier émetteur de GES avec 43% des émissions totales⁶. « À lui seul, le transport routier représente 80,1% des émissions du secteur des transports, soit 34,4% des émissions totales de GES »⁷. Le gouvernement du Québec s'est donné comme objectif de réduire ses émissions de 60% d'ici 2050. Une piste importante pour y arriver est donc de réduire le nombre de voitures sur les routes. Le défi est de taille :

- Le taux de motorisation des Québécois.es augmente plus vite que le taux démographique.
- En 2016, au Québec, 68% des personnes qui se déplacent 5 jours par semaine pour aller travailler utilisent la voiture solo pour se rendre à leur travail contre 14% qui utilisent le transport en commun⁸.
- Depuis 2015, au Québec, il se vend plus de camions légers (mini fourgonnettes, VUS, camionnettes) que de voitures. Ce type de véhicule émet davantage de GES.

En 2017-2018, 70% du budget en transport des prochaines 10 années a été alloué à la création ou à l'amélioration des infrastructures routières qui, de facto, favorisent l'utilisation de la voiture personnelle. Ainsi, le 30% restant a été consacré aux transports collectifs. À titre comparatif, l'Ontario a effectué

⁶ UNION DES CONSOMMATEURS, [Changements climatiques: le rôle des consommateurs](#), Montréal, 2019, p.53 (consulté en ligne le 29 septembre 2020)

⁷ MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2016 et leur évolution depuis 1990*, Québec, 2018, p.7 cité dans UNION DES CONSOMMATEURS, Op.cit., p.53

⁸ Union des consommateurs, Op. cit., p.55

l'inverse⁹: « alors que l'Ontario prévoit dépenser 5 650\$ par habitant en transports en commun au cours de la décennie 2018-2028, le Québec, lui, prévoit en dépenser 1 081\$ »¹⁰.

Le gouvernement du Québec fait fausse route. S'il veut vraiment atteindre ses cibles de réduction des GES, il doit tenir compte du fait que la réduction de l'utilisation de la voiture solo constitue le meilleur moyen de réduire notre source la plus importante d'émissions de GES, et ainsi augmenter substantiellement le budget alloué au développement du transport collectif.

Le transport collectif gratuit : une dépense ou une économie?

Lors de la présentation du projet de refonte tarifaire de l'ARTM à laquelle nous avons participé le 16 septembre 2020, nous avons posé la question de la possibilité d'une gratuité complète. La réponse fut sans appel. On nous a dit que c'était impossible, car la vente de titres représente un tiers du budget total de l'ARTM, soit 968,5 millions \$¹¹.

Nous contestons ce calcul, car il ne tient pas compte des coûts associés à la tarification. En effet, tarifer le transport en commun, ce n'est pas gratuit. La gratuité totale du transport en commun permet de réduire, voire d'éliminer les coûts d'équipement (cartes OPUS, machines distributrices de titres, systèmes de validation des titres, etc.) et les frais de personnel, car certaines tâches comme la perception ou le contrôle des voyageurs ne sont plus nécessaires. Les pertes financières seraient compensées en partie par des gains d'efficacité plus qu'appréciables obtenus par la simplification du processus.

Il ne nous a pas été possible de calculer le montant exact que représentent les pertes financières associées à la gratuité, car les postes de dépenses énumérés plus haut ne sont pas ventilés comme tel dans les états financiers de la STM. Toutefois, on peut dire avec assurance qu'elles seraient nettement inférieures à 968,5 millions \$.

⁹ Union des consommateurs, Op. cit., p.65

¹⁰ Ibid, p.67

¹¹ Rencontre virtuelle d'information de l'ARTM, 16 septembre 2020

Ainsi, avant de rejeter la proposition d'une gratuité, nous invitons les différentes instances responsables du transport en commun et les différents paliers de gouvernement à faire le calcul.

Au-delà de ça, la gratuité aurait des avantages économiques importants pour l'ensemble de la société. En voici quelques exemples :

Sur le plan social

- En contrant l'isolement social, la gratuité du transport en commun permettrait de diminuer les dépenses publiques en santé.
- En facilitant la recherche et le maintien en emploi, la gratuité permettrait d'augmenter les recettes fiscales des différents gouvernements.
- De plus, selon le Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion, si le quintile de revenu le plus pauvre pouvait atteindre le deuxième quintile, le Québec économiserait près de 1,7 milliards de dollars chaque année en dépenses dans le système de santé¹².

Sur le plan du développement économique

- La gratuité du transport en commun réduirait considérablement la place occupée par le transport dans le budget des ménages québécois, tant pour les personnes en situation de pauvreté qui y consacrent plus de 10% de leur budget que pour ceux et celles qui décideront de délaissier leur voiture pour leurs déplacements quotidiens. Ainsi, on verrait une augmentation du pouvoir d'achat qui bénéficierait aux commerces locaux.
- De plus, pour plusieurs villes qui en ont fait l'expérience, la gratuité des transports en commun est apparue comme un levier pour redynamiser leur centre-ville concurrencé par les zones commerciales périphériques. En ce sens, la gratuité peut participer à la préservation de l'activité commerciale des centres-villes.
- À la suite de l'instauration de la gratuité à Tallinn (Estonie), près de 40 000 personnes ont déménagé dans les limites de la ville pour pouvoir profiter de la gratuité des transports. Ce qui a permis à la ville d'engranger 38

¹² QUÉBEC, CENTRE D'ÉTUDE SUR LA PAUVRETÉ ET L'EXCLUSION, [Les coûts de la pauvreté au québec selon le modèle de Nathan Laurie](#), 2011, p.8. (consulté en ligne le 29 septembre 2020)

millions d'euros de plus en taxes municipales.¹³

- La gratuité du transport en commun contribuerait à l'attractivité de la ville sur un plan touristique.
- Elle contribuerait aussi à rendre les entreprises compétitives et attractives. En effet, pour les travailleurs et travailleuses, la gratuité pourrait être assimilée à un avantage salarial indirect.

Sur le plan environnemental

- En 2018, la congestion routière a coûté environ 4,2 milliards de dollars¹⁴ à la communauté du Grand Montréal. Les coûts de la congestion routière prennent en compte les heures de travail perdues sur les routes dues au trafic urbain, la détérioration plus importante des voitures individuelles en raison du temps plus grand passé sur les routes et la production plus importante de GES émis par l'augmentation du nombre de voitures individuelles bloquées sur les routes.
- L'utilisation accrue des transports collectifs en remplacement de la voiture individuelle contribuerait à réduire les frais de réparation des routes puisqu'il y aurait moins d'automobiles sur celles-ci.
- Les coûts de la pollution atmosphérique liée aux énergies fossiles sont très élevés, particulièrement au Canada. Un rapport de Greenpeace démontre que la « combustion des énergies fossiles cause environ 21 000 décès prématurés au Canada (4,5 millions au monde) et une perte économique nationale estimée à 38 milliards \$US (2,9 billions \$US dans le monde, l'équivalent de 3,3% du PIB mondial). »¹⁵ En permettant de diminuer de façon draconienne la pollution atmosphérique, le transport en commun pourrait être un acteur clé de la diminution des coûts associés à la pollution.

La gratuité, une utopie réaliste

La gratuité du transport en commun est souvent présentée comme une utopie. Ceux et celles qui en parlent sont vus comme des « pelleteux de nuage ». Pourtant,

¹³ PARÉ, Isabelle et CAILLOU, Annabelle, "[La gratuité du transport collectif, leurre ou bonne idée?](#)", *Le Devoir*, 7 octobre 2017. (consulté en ligne le 29 septembre 2020)

¹⁴ 20 MINUTES, "[Estonie: Les transports en commun seront gratuits dans tout le pays à partir du 1er juillet](#)" [En ligne], (page consultée le 29 septembre 2020)

¹⁵ LÉVESQUE, Kathleen. "[Les coûts de la congestion évalués à 4,2 milliards pour 2018](#)", *La Presse*, 13 septembre 2018. [En ligne], (page consultée en ligne le 29 septembre 2020)

les expériences de gratuité se multiplient un peu partout dans le monde. Si elles concernent généralement des villes, des pays entiers commencent à s'y engager. Nous invitons donc la Ville à s'inspirer de ces différentes expériences.

Deux exemples de gratuité du transport collectif

Le Luxembourg : gratuité des transports collectifs dans tout le pays

Le 29 février 2020, le Luxembourg a fait le choix de la gratuité des transports collectifs dans tout le pays. Depuis longtemps, le Luxembourg connaît l'un des plus gros problèmes de circulation du monde. La ville de Luxembourg compte environ 110 000 habitants, mais chaque jour, elle accueille également 400 000 voyageurs de plus qui s'y rendent pour le travail¹⁶. Pour limiter l'utilisation de la voiture solo, le Luxembourg a fait le choix de cesser de tarifer le transport en commun.

Selon le ministre de la mobilité, la gratuité du transport collectif est une mesure sociale et environnementale : « *Partout dans le monde, on doit faire le même constat : la mobilité, telle qu'elle est organisée aujourd'hui, est un échec : des embouteillages partout, l'espace urbain ne fonctionne plus, au niveau rural les gens sont délaissés* », dit-il.¹⁷ Les embouteillages, l'étalement urbain et l'urgence climatique sont des raisons pressantes qui amènent à instaurer rapidement la gratuité des transports collectifs.

France-Dunkerque : gratuité pour l'ensemble du réseau de transport en commun

Dunkerque est loin d'être la seule ville française à avoir instauré le transport collectif gratuit pour ses habitants et touristes de la région. Toutefois, elle est l'agglomération avec le plus de résidents à l'avoir fait. L'agglomération compte environ 200 000 personnes. La gratuité en 2018 s'est accompagnée de nombreux changements dans les infrastructures de la ville et dans la structure du transport collectif lui-même. Le centre-ville a accordé plus de place aux piétons et aux autobus au détriment des automobiles individuelles. Également, des lignes avec des passages aux 10 minutes maximum, ainsi qu'une augmentation de 30% du

¹⁶ BUSINESS AM et Dominique DEWITTE, [L'Estonie rend les transports publics gratuits : d'autres pays de l'UE y viennent aussi](#), [En ligne], (page consultée le 29 septembre 2020)

¹⁷ LE MONDE, [Le Luxembourg, « laboratoire » mondial de la gratuité des transports](#), [En ligne], (page consultée le 29 septembre 2020)

nombre d'autobus, ont été mises en place pour permettre de répondre à la demande des usagers.

Le but de la ville semble non seulement de permettre l'équité en terme d'accès aux transports, mais également de modifier les habitudes de ceux et celles qui possèdent un véhicule individuel et qui doivent être convaincus de le laisser tomber. Les résultats de la gratuité du transport dans la région sont extrêmement positifs : « **Sans la moindre amélioration du service, et donc uniquement grâce à la gratuité, la fréquentation des bus a augmenté de 50 %.**»¹⁸ Ces résultats prouvent que les coûts constituent une raison très importante quand vient le choix de la méthode de transport à utiliser.

Quant au financement de cette mesure, les collectivités ont contribué financièrement, mais une bonne partie du financement provient d'**un tarif transport imposé aux entreprises**. Toutefois, il est à préciser que le montant qui ressortait de la vente de titres correspondait à 10% du budget total alloué pour le transport, ce qui ne constitue pas, en soi, une énorme perte financière.

Au Québec

Au Québec, Chambly, Sainte-Julie, Mont-Tremblant ou encore Beauharnois font partie de la quinzaine de municipalités qui ont instauré la gratuité du transport en commun. Ces municipalités ont noté une hausse significative des usagers du transport en commun depuis.

¹⁸ LIBÉRATION et Sibylle VINCENDON, [A Dunkerque, les transports gratuits, ça paye](#), [En ligne], (page consultée le 29 septembre 2020)

Conclusion

Dans ce mémoire, nous avons présenté divers arguments en faveur de la gratuité. Le transport représente un lieu de convergence potentielle entre la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale, d'une part, et la défense de l'environnement d'autre part.

Ainsi, le « développement du transport collectif et de son accessibilité peuvent contribuer tant à améliorer la vie des personnes qu'à aider le Québec à relever les défis environnementaux. »¹⁹ C'est dans cet esprit que nous proposons la gratuité.

Nous sommes conscients que la Ville de Montréal a des pouvoirs de taxation limités et que le financement pour le transport en commun doit provenir du gouvernement du Québec. Nous sommes à la croisée des chemins, le financement du transport en commun a fait couler beaucoup d'encre dans les derniers mois et le paradigme actuel de la rentabilité doit être revu : « On entend beaucoup parler du « déficit » des sociétés de transport collectif, qui serait à résorber par divers moyens. C'est, selon nous, un choix sémantique inapproprié et qui ne sert que les personnes qui voudraient voir ce service public se marginaliser. On ne parle pas de « déficit » du système scolaire, de « déficit » du système de santé, de « déficit » du réseau routier.»²⁰

Le transport en commun est un service essentiel au même titre que la santé et l'éducation. Dire qu'il n'y a pas d'argent pour le financer est faux. L'argent est là, c'est une question de choix et de volonté politique. Ça ne peut être plus clair, la Ministre de la mobilité durable a déclaré que l'État n'a pas à gérer le transport collectif. Les priorités du gouvernement du Québec sont ailleurs.

La Ville de Montréal, en tant que métropole, a un rôle de leadership à jouer en ce qui concerne le transport en commun. Bien qu'elle n'ait pas tous les leviers financiers et qu'elle négocie plusieurs enveloppes budgétaires avec Québec, nous attendons un positionnement ferme de l'administration Plante pour la gratuité des transports en commun. Nous avons fait la preuve ici que cette solution est la

¹⁹ COMITÉ CONSULTATIF DE LUTTE CONTRE LA PAUVRETÉ ET L'EXCLUSION SOCIALE, [Les répercussions des hausses tarifaires sur les conditions de vie des personnes à faible revenu. Des tarifs qui excluent... des solutions qui rassemblent](#), 2008, p.16

²⁰ LE DEVOIR, [Ceci n'est pas un déficit](#), (En ligne), (page consultée le 10 mai 2024)

meilleure.

Bibliographie

- 20 MINUTES, [Estonie: Les transports en commun seront gratuits dans tout le pays à partir du 1er juillet](#), (page consultée le 29 septembre 2020)
- AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN, *Projet de refonte tarifaire - document de consultation*, Montréal, 2020, 32p.
- BUSINESS AM et Dominique DEWITTE, [L'Estonie rend les transports publics gratuits ; d'autres pays de l'UE y viennent aussi](#), (page consultée le 29 septembre 2020)
- CENTRE D'ÉTUDE SUR LA PAUVRETÉ ET L'EXCLUSION, *L'exclusion sociale : construire avec celles et ceux qui la vivent. Vers des pistes d'indicateurs d'exclusion sociale à partir de l'expérience de personnes en situation de pauvreté*, Québec, 2014, 47p.
- CENTRE D'ÉTUDE SUR LA PAUVRETÉ ET L'EXCLUSION, *Les coûts de la pauvreté au Québec selon le modèle de Nathan Laurie*, 2011, 24p.
- COMITÉ CONSULTATIF DE LUTTE CONTRE LA PAUVRETÉ ET L'EXCLUSION SOCIALE, [Les répercussions des hausses tarifaires sur les conditions de vie des personnes à faible revenu. Des tarifs qui excluent... des solutions qui rassemblent](#), Québec, 2008, 32p.
- DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE DE LA MONTÉRÉGIE, *Avis de santé publique de la montérégie favoriser le transport collectif abordable : une action à fort potentiel d'impact sur la santé*, Longueuil, 2018, 12p.
- DIRECTION RÉGIONALE DE SANTÉ PUBLIQUE DU CIUSSS DU CENTRE-SUD-DE-L'ÎLE-DE-MONTRÉAL et DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DU CIUSSS DE LA CAPITALE-NATIONALE, *La pauvreté et les inégalités sociales, de graves menaces à la santé des populations*, Montréal et Québec, 2017, 68p.
- DURANTON, Gilles et Matthew A. TURNER, « The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities », *American Economic Review*, 101, October 2011, p.2616-2652
- GREENPEACE ET Jesse FIREMPONG. [Greenpeace: La pollution de l'air coûte 38 milliards \\$US par an au Canada](#), (page consultée le 29

- septembre 2020)
- JUNEAU, Martin, « [L'isolement social, un important facteur de risque de mortalité prématurée](#) », 2017, (page consultée le 29 septembre 2020)
- LE DEVOIR, [Ceci n'est pas un déficit](#), (page consultée le 23 mai 2024)
- LE MONDE, [Le Luxembourg, « laboratoire » mondial de la gratuité des transports](#), (page consultée le 29 septembre 2020)
- LÉVESQUE, Kathleen. « [Les coûts de la congestion évalués à 4,2 milliards pour 2018](#) », *La Presse*, 13 septembre 2018, (page consultée le 29 septembre 2020)
- LIBÉRATION et Sibylle VINCENDON, [A Dunkerque, les transports gratuits, ça paye](#), (page consultée le 29 septembre 2020)
- MALTAIS, Nadine, [L'isolement social, une épidémie évitable par l'entraide et les liens sociaux dans le cadre des JASP2018, Institut national de Santé publique, 2018](#), (page consultée le 29 septembre 2020)
- PARÉ, Isabelle et CAILLOU, Annabelle, « [La gratuité du transport collectif, leurre ou bonne idée?](#) », *Le Devoir*, 7 octobre 2017, (page consultée le 29 septembre 2020)
- PAULHIAC SCHERRER Florence, *Rapport final : Portrait des disparités en matière de mobilité dans l'agglomération de Montréal. Étude portant sur la caractérisation des inégalités de mobilité quotidienne*, Ville de Montréal et Chaire In.SITU, Montréal, 2018, 121p.
- RADIO-CANADA, [La voiture électrique, pas si écologique](#), 2019, (page consultée le 29 septembre 2020)
- SCHEPPER, Bertrand, « Le transport en commun comme solution à la relance économique et à la crise environnementale au Québec », *Institut de recherche et d'informations socioéconomiques*, Montréal, 2016, 12p.
- SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL, site Internet
<http://www.stm.info> (site consulté le 29 septembre 2020)