

La mobilité alternative : un facteur essentiel

Mémoire présenté dans le cadre des consultations publiques
réalisées par l'OPCM sur le Projet de plan d'urbanisme et de
mobilité 2050 de la Ville de Montréal

Septembre 2024

Présenté par



Contribution

Recherche et rédaction :

Cendra François Percy – chargée de projets chez MOBA

Titouan Choplin-Giraudou – chargé de projets en mobilité durable chez MOVIA

Mathilde Lyonnet – conseillère en mobilité durable chez MOVIA

Relecture :

Élisabeth Tremblay – directrice de MOBA

Lambert Desrosiers-Gaudette – directeur adjoint de MOBA

Sandrine Guillaume – directrice générale par intérim de MOVIA

Cassandra Pigeon – chargée de projets en mobilité durable chez MOVIA

Table des matières

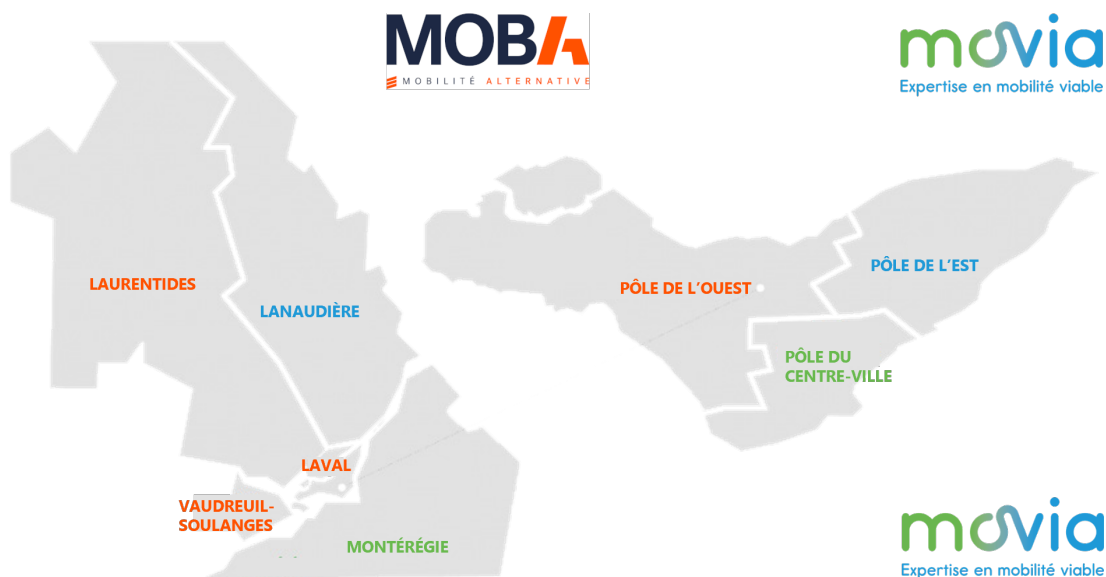
Présentation des CGD	1
Introduction	2
Sommaire des recommandations	3
Recommandations	
1. Le stationnement urbain : une source de financement potentielle pour le transport en commun	4
2. La démotorisation des ménages : une approche à ne pas négliger	6
3. Renforcer l'acceptabilité sociale des mesures de mobilité durable	7
4. Le covoiturage, une option à considérer	9
5. Systématiser le verdissement des infrastructures de transport collectif	11
Conclusion	13
Bibliographie	14

Présentation des CGD

MOVIA et MOBA sont les centres de gestion des déplacements (CGD) métropolitains. Mandatés et financés par le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec, ils couvrent tout le territoire de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) et plus largement les territoires des Laurentides, de Lanaudière et de la Montérégie.

Depuis près de vingt ans, la mission de MOVIA et MOBA est de favoriser le développement, la mise en œuvre et la promotion de solutions en matière de mobilité durable dans la région métropolitaine de Montréal.

Nous travaillons avec des organisations diversifiées, à des échelles variées telles que des entreprises et commerces, des institutions et municipalités ou encore des parcs industriels et secteurs à vocation économique.



Introduction

Depuis plusieurs années, Montréal multiplie les actions pour refaçonner son aménagement et bâtir sa vision, notamment à travers des plans comme le Plan Climat Montréal. Le Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) cristallise cette approche en définissant la vision de l'aménagement du territoire montréalais. Il établit les grandes lignes de ce réaménagement spatial et physique en fixant des orientations, des objectifs, des cibles ainsi que les mesures nécessaires pour les atteindre. Ce plan renforce l'image de Montréal en tant que ville innovante, en partant du postulat que la mobilité est intrinsèquement liée à l'aménagement du territoire. En optant pour un aménagement favorisant la densification des quartiers plutôt que l'étalement urbain, il devient plus naturel et efficace de développer des réseaux de transports en commun structurants.

Les Centres de gestion des déplacements (CGD) MOVIA et MOBA, en tant qu'organisations œuvrant à encourager les changements de comportements de mobilité pour réduire l'usage de l'automobile, participent à cette consultation publique. Reprenant l'approche « Réduire – Transférer – Améliorer », une hiérarchie d'actions à prioriser pour rendre la mobilité réellement durable est présentée. Les enjeux de financement du transport collectif seront d'abord abordés, puis les questions de démotorisation et d'acceptabilité sociale. Enfin, des recommandations quant au covoiturage et au verdissement des infrastructures de transport en commun seront développées.

Sommaire des recommandations

Recommandation 1 :

Revoir les politiques et la réglementation liées aux stationnements urbains pour réinjecter une partie significative des bénéfices dans le transport collectif.

Recommandation 2 :

Ajouter une cible de démotorisation des ménages d'au moins 75 % pour correspondre à la cible québécoise à l'objectif québécois de réduction des émissions de GES.

Recommandation 3 :

Mettre l'accent sur la collaboration avec les villes limitrophes pour le partage de données utiles et l'homogénéisation d'une vision du transport collectif, actif et partagé.

Recommandation 4 :

Renforcer l'acceptabilité sociale des mesures de mobilité durable par des stratégies de sensibilisation et de concertation citoyenne, en soulignant leur utilité, efficacité et équité.

Recommandation 5 :

Développer une meilleure connaissance du covoiturage, tout en développant une stratégie technologique, légale et publique.

Recommandation 6 :

Développer un réseau de stationnement incitatif dédié (exclusivement ou non) au covoiturage.

Recommandation 7 :

Développer un réseau structurant, complémentaire à l'existant, de voies réservées au covoiturage.

Recommandation 8 :

Systématiser le verdissement de toute nouvelle infrastructure de transport en commun et transport actif (stations de métro et du REM; pistes cyclables) en incluant une cible de 75 % des nouvelles infrastructures avec verdissement.

Recommandation 9 :

Développer les infrastructures vertes dans un souci d'équité sociale en intégrant des acteurs communautaires au sein de ces initiatives.

Recommandations

1. Le stationnement urbain : une source de financement potentielle pour le transport en commun

Le transport collectif (tramway, autobus, Service de Bus Rapide SRB, métro, etc.) est l'un des instruments clés du Plan d'urbanisme et de la mobilité 2050 (PUM). La force du PUM repose sur sa capacité à intégrer la mobilité durable de façon transversale dans tous les aspects du développement de la ville de demain. Les moyens financiers pour implanter toutes les initiatives restent toutefois peu précis. Outre « poursuivre l'appui financier de la Ville aux opérateurs de transport collectif pour rendre les réseaux accessibles au plus grand nombre de personnes le plus rapidement possible » nommé à l'objectif 1.4, le PUM ne mentionne pas comment le financement sera bonifié de manière pérenne à la hauteur des bénéfices qu'il peut apporter ni comment la Ville de Montréal, au-delà de la coordination entre les différents paliers de gouvernement, peut elle-même faire des changements concrets.

Le modèle de financement du transport collectif est actuellement insoutenable pour les villes en grande partie détentrices du fardeau : « Le transport collectif, dont les coûts externes sont 28 fois moins élevés que ceux des voitures individuelles, représente la meilleure solution pour remédier à cette situation tout en permettant à la collectivité d'atteindre ses objectifs sociaux, économiques et environnementaux » (Hébert, 2024).

Financées par les usagers, les subventions publiques et les contributions des automobilistes, ces ressources ne suffisent pas à maintenir, et encore moins à améliorer et enrichir, les infrastructures conformément aux ambitions exprimées dans ce plan. La pandémie de COVID-19 a plongé le transport collectif dans une crise profonde, et la fréquentation d'avant la pandémie n'est toujours pas revenue à la normale. De plus, le retour de la congestion automobile au niveau de l'avant-pandémie présente une opportunité conséquente pour le transport collectif. À court et moyen terme, une réflexion sur la place du stationnement en ville se doit d'être faite. L'objectif 5 du plan met en valeur le principe de « repartager équitablement l'espace de la rue » en explorant et en encourageant l'implantation de nouvelles mesures tarifaires et d'études pour évaluer la valeur réelle du domaine public pour prévoir les coûts

en conséquence. De nombreuses études ont déjà été réalisées notamment avec des évaluations de coûts : le stationnement occupe une grande partie de l'espace en milieu urbain et le « coût annuel moyen d'un espace de stationnement est d'environ 1 275 \$ par année pour la Ville de Montréal. En multipliant ce nombre par le nombre de cases de stationnement gratuites, soit environ 450 000, on arrive à 573,7 millions de dollars » (Ouellete-Vézina, 28 mai 2024). Ces derniers sont des espaces passifs ne générant pas suffisamment de profitabilité et plusieurs rapports étudient le phénomène. Il existe toutefois des pratiques innovantes permettant d'arriver à trouver un équilibre entre diminuer les coûts et optimiser les bénéfices de ses surfaces imperméables (Milord et al., 2019).

La mobilité durable est au cœur de toutes les mesures, le PUM se doit de clairement identifier les sources financières nécessaires et pérennes, tout en indiquant que ces nouvelles sources de revenus seront en partie redistribuées vers la bonification du transport collectif. L'amélioration du réseau de transport collectif à Montréal possède des co-bénéfices importants d'un point de vue environnemental et de santé publique en réduisant la pollution émise et de ce fait améliorer la qualité de l'air. De plus, chaque tonne de CO₂ émise par la STM et les transports collectifs permet d'en éviter 20 à Montréal (STM, 2016).

Recommandation 1 :

Revoir les politiques et la réglementation liées aux stationnements urbains pour réinjecter une partie significative des bénéfices dans le transport collectif.

2. La démotorisation des ménages : une approche à ne pas négliger

Lorsque nous parlons de mobilité durable, nous faisons forcément référence à la place de la voiture personnelle dans nos déplacements quotidiens. Que ce soit pour les trajets domicile-travail ou les trajets personnels, l'automobile est omniprésente. À Montréal, nous comptons plus d'un million de véhicules, de tout type et de toute vocation dont 783 883 automobiles et camions légers de promenade (Banque de Données des Statistiques Officielles, s. d.). En 2023, 43 % des émissions totales de gaz à effet de serre (GES) à Montréal étaient dues au transport routier, constituant ainsi la plus importante source d'émission de GES de la ville (Ville de Montréal, s. d.).

Le PUM considère plusieurs points en lien avec la réduction de la motorisation notamment l'orientation 10 qui propose diverses actions telles que la réduction drastique de l'offre en stationnement, l'adaptation des infrastructures cyclables à tous les types de vélos, la mise en place de Zone à Faible Émission (ZFE) voire de Zone à Priorité Piétonne (ZPP), mais ne présente pas de cible quant à la démotorisation des ménages dans son annexe 1. À l'échelle du Québec, «selon un rapport du Forum économique mondial, une baisse de 75 % du nombre total de voitures sera nécessaire au cours du prochain quart de siècle pour atteindre les cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre prévues par l'Accord de Paris» (Ducharme, 2024). Considérant cette donnée, indiquer une cible de démotorisation des ménages viendrait appuyer la volonté de la Ville de Montréal de réduire la place de l'automobile dans le quotidien des Montréalais et Montréalaises. De plus, se fixer une cible de démotorisation viendrait appuyer l'orientation 8 «Accroître la place de la nature et de la biodiversité urbaine» par le verdissement des espaces repris sur la voiture.

En 2024, le parc automobile, qu'il soit thermique ou électrique, croît plus vite que la population (Béland, 2024). Afin de rendre la cible 10.2 «100 % des véhicules légers immatriculés à Montréal sont décarbonés» du PUM possible, il est nécessaire de réduire considérablement le parc automobile en prenant des mesures restrictives et tarifaires. Ainsi, se doter d'une vision de démotorisation est essentiel dans le cadre d'un réseau structurant des transports collectifs et actifs à Montréal en 2050 comme indiqué dans le PUM. De plus, avec ce réseau structurant, la nécessité d'avoir recours à un véhicule de promenade sera moindre.

Toutefois, garantir une démotorisation des ménages à la hauteur des cibles du PUM implique une communication avec les municipalités en périphérie et une collaboration à l'homogénéisation des mesures ainsi qu'un déploiement plus large des systèmes

Recommandation 2 :

Ajouter une cible de démotorisation des ménages d'au moins 75 % pour correspondre à l'objectif québécois de réduction des émissions de GES.

Recommandation 3 :

Mettre l'accent sur la collaboration avec les villes limitrophes pour le partage de données utiles et l'homogénéisation d'une vision du transport collectif, actif et partagé.

3. Renforcer l'acceptabilité sociale des mesures de mobilité durable

Pour encourager un changement dans les habitudes en mobilité, il est nécessaire d'agir sur plusieurs fronts. D'abord il convient de revoir l'aménagement du territoire, puis de réguler l'offre et la demande de transport avec des mesures souples comme la sensibilisation ou des mesures coercitives comme la taxation. Il faut cependant mettre en place, en parallèle, des stratégies complémentaires afin d'encourager un changement volontaire des perceptions, attitudes et normes envers l'utilisation de la voiture et de ses alternatives. Une recherche récente démontre que « le changement de comportement de mobilité, tel le transfert modal, est un processus par étapes qui demande un soutien continu et un cadrage de l'information par des méthodes de communications persuasives ciblées et adaptées à l'étape de changement de comportement dans laquelle se trouvent les individus » (Laviolette, 2020). Dans l'optique d'enclencher ce changement de paradigme au sein de la population montréalaise et de garantir l'adhésion de cette dernière aux nouvelles mesures, l'acceptabilité sociale doit être placée au cœur des efforts de transformation de la mobilité à Montréal.

Bien que ce principe soit mentionné dans le PUM, ce dernier n'occupe pas une place centrale en n'étant cité qu'une seule fois. Selon une étude menée en 2008, deux facteurs clés doivent être pris en compte pour assurer l'acceptabilité des mesures de mobilité. Le premier facteur repose sur la perception d'utilité et d'efficacité de la mesure. Le second facteur repose sur le caractère équitable de la mesure, à la fois pour les voyageurs individuels et pour la société dans son ensemble (Banister, 2008). Il arrive cependant d'observer des difficultés d'acceptabilité sociale lors de la mise en place de mesures pour la mobilité durable. C'est le cas, entre autres, lors de la création de nouvelles pistes cyclables causant la perte d'espaces de stationnement et de voies de circulation auprès des résidents (Stehlin, 2015). Cependant plusieurs pistes de solutions peuvent être envisagées pour pallier ce manque d'acceptabilité. La sensibilisation, sous toutes ses formes (campagne de communication, essais de nouveaux moyens de déplacement, etc.), permettrait d'amener la population à apprivoiser le potentiel et les options en mobilité alternative. De plus, la concertation citoyenne et l'implication des leaders des communautés sont des parties importantes à la réussite du processus. Elle est au cœur de la création, mais aussi de l'adhésion à ces mesures. Il est cependant difficile de se doter de cibles lorsque nous parlons d'action sociale et de sensibilisation au vu des différentes formes que la mobilisation citoyenne et la sensibilisation peuvent prendre.

Finalement, le PUM aurait pu saisir l'opportunité d'aller plus en détail dans les outils et méthodes de sensibilisation utilisées dans le cadre du plan 2050 de développement des réseaux de transport alternatif à l'autosolisme.

Recommandation 4 :

Renforcer l'acceptabilité sociale des mesures de mobilité durable par des stratégies de sensibilisation et de concertation citoyenne, en soulignant leur utilité, efficacité et équité.

4. Renforcer l'acceptabilité sociale des mesures de mobilité durable

Le PUM identifie, comme pilier du transfert modal à venir, les formes diverses et potentielles que peut prendre la mobilité alternative. L'objectif 10.2 du chapitre 7 met plus spécifiquement en lumière le « soutien au développement de services de mobilité alternatifs à la possession automobile ». L'autopartage est accentué, bien que le covoiturage ne soit pas ou peu mentionné comme une option en mobilité alternative. Bien que ces deux notions aient des portées différentes, les termes sont utilisés de manière inadéquate et interchangeable dans le PUM. Le service d'autopartage est en fait un « service de location de voitures en libre-service, à vocation sociale et environnementale, qui met à la disposition des abonnés des automobiles qui peuvent être réservées en tout temps et être empruntées dans une des stations du réseau » (Office québécois de la langue française, s. d.a). Ce type de service dépend d'une entreprise qui offre des voitures à ses usagers. Le covoiturage repose quant à lui sur la mutualisation d'un véhicule-existant et sur l'utilisation en commun d'une voiture particulière pour effectuer un déplacement sur un trajet (Office québécois de la langue française, s. d.b).

La mobilité au Québec repose principalement sur la voiture individuelle, créant une dépendance avec des répercussions majeures. Cette situation entraîne des enjeux environnementaux (pollution atmosphérique accrue), sociaux (isolement des personnes sans accès à un véhicule), économiques (frais élevés et dépendance aux énergies fossiles), et de santé publique (stress, maladies cardio-vasculaires, accidents de la route). Selon le recensement canadien de 2021, 82 % des navetteurs québécois se déplacent en voiture, dont 94 % en tant que conducteurs, avec un taux d'occupation moyen variant entre 1,08 et 1,2 personne par véhicule (Statistique Canada, 2022). Le covoiturage, pourtant prometteur, souffre d'un manque de coordination et d'une absence de vision stratégique globale. Contrairement à d'autres modes de transport (marche, vélo, transport en commun), aucune entité nationale ou régionale n'est dédiée à sa promotion et à son développement. La ville de Montréal possède la plus forte densité de population au Québec, un des éléments clés du succès pour le covoiturage. Bien que quelques initiatives locales existent, elles manquent d'ampleur et d'incitations pour un déploiement à grande échelle. Pourtant, des sondages dans les organisations montrent un intérêt croissant des autosolistes pour des solutions de covoiturage, à condition qu'elles soient simples à utiliser et donnent accès à des avantages. De plus, avec les contraintes budgétaires affectant le transport collectif, des solutions de mobilité innovantes et souples comme le covoiturage public se révèlent être des alternatives à la fois

performantes et économiques au transport collectif, pour des zones de moindre densité entre autres. Dans le contexte montréalais, il permettrait d'atténuer le trafic et ses enjeux (manque de stationnements au centre-ville, détérioration des rues locales, diminution des GES, etc.) de voyageur pendulaire des villes en périphérie. Sur le plan technologique, l'essor des applications mobiles et des outils de géolocalisation favorise un parc automobile plus optimisé. Cependant, l'absence d'une vision unifiée et la fragmentation des plateformes privées ont ralenti l'essor du covoiturage. En France, la création d'un Registre de preuve de covoiturage (RPC) a permis de centraliser les trajets et de renforcer la transparence, assurant une meilleure coordination des incitations. Un système similaire pourrait soutenir la structuration du covoiturage à Montréal en rendant les données accessibles et en facilitant la création d'un cadre réglementaire solide. De plus, l'arrivée de nouveaux acteurs sur le marché représente une opportunité d'explorer des modèles plus transparents et durables. Le covoiturage devrait être envisagé comme une option nécessaire afin de permettre aux personnes ayant besoin d'une voiture de maximiser l'efficacité de leurs déplacements.

Recommandation 5 :

Développer une meilleure connaissance du covoiturage, tout en développant une stratégie technologique, légale et publique.

Recommandation 6 :

Développer un réseau de stationnement incitatif dédié (exclusivement ou non) au covoiturage.

Recommandation 7 :

Développer un réseau structurant, complémentaire à l'existant, de voies réservées au covoiturage.

5. Systématiser le verdissement des infrastructures de transport collectif

La vision de la Ville de Montréal pour 2050 décrit Montréal comme une métropole «verte, juste et résiliente». Cette ambition se reflète dans le PUM, au sein duquel la mobilité durable joue un rôle central. Toutefois, bien que les actions, mesures et cibles déjà établies dans le PUM soient en grande partie cohérentes avec cette vision, certaines améliorations peuvent encore être apportées pour renforcer l'intégration de la mobilité durable et l'inscrire comme un point névralgique de la vision montréalaise pour 2050. Afin de garantir que les infrastructures de transport en commun et de transport actif contribuent pleinement à cette vision, plusieurs recommandations doivent être considérées, notamment en matière de verdissement des infrastructures.

L'orientation 5 et plus précisément l'objectif 5.3 du PUM mentionne : «Accroître l'espace réservé aux infrastructures vertes drainantes, à la canopée et au verdissement». La cible reliée à l'orientation 5 (voir annexe 1 du PUM) reste toutefois vague. Cette dernière stipule que «30 % de l'emprise publique des rues [...] doivent être consacrés aux infrastructures vertes, aux transports actifs et collectifs» sans pour autant préciser l'importance de ces infrastructures dans l'aménagement des nouvelles stations de transport ainsi que le type d'infrastructures vertes utilisées.

Afin de clarifier cet objectif, il est recommandé de rendre obligatoire le verdissement autour et à proximité des futures stations de réseaux de transport structurant comme le métro de la ligne bleu, le REM ou les SRB. Cette mesure permettrait d'offrir des co-bénéfices immédiats en matière de santé et de résilience climatique. Par exemple, en créant des îlots de fraîcheur autour des infrastructures de transport en commun, l'attractivité de ces lieux sera accrue. Cela pourrait également augmenter l'achalandage en rendant l'expérience de transport plus agréable. Cependant, il est essentiel de prêter attention aux risques de gentrification liés au verdissement. L'introduction d'infrastructures vertes dans certains quartiers peut conduire à une augmentation des loyers et à un déplacement des populations plus vulnérables. Vancouver, Calgary et Toronto sont des exemples de villes dans lesquelles on observe un lien fort entre infrastructures vertes et gentrification (Quinton et al., 2024). Il est donc crucial de planifier ces initiatives tout en veillant à préserver l'équité sociale et entrer dans la vision d'une ville «juste». Pour y arriver, ces espaces verts pourraient être aménagés dans le cadre d'activités communautaires, contribuant de ce fait à développer une conscience

environnementale ainsi qu'un sentiment d'appartenance des citoyens et citoyennes à leur environnement comme cela a été fait à Belgrade (Simić et al., 2017). La gestion des infrastructures vertes par des organismes locaux pourrait également encourager une plus grande utilisation des infrastructures de transport durable, comme les pistes cyclables, en créant des espaces accueillants et conviviaux.

Recommandation 8 :

Systematiser le verdissement de toute nouvelle infrastructure de transport en commun et transport actif (stations de métro et du REM ; pistes cyclables) en incluant une cible de 75 % des nouvelles infrastructures avec verdissement.

Recommandation 9 :

Développer les infrastructures vertes dans un souci d'équité sociale en intégrant des acteurs communautaires au sein de ces initiatives.

Conclusion

Les CGD MOVIA et MOBA reconnaissent l'ambition affichée par le PUM et saluent le travail réalisé à ce sujet, de même que les différentes consultations publiques effectuées dans le cadre de ce travail. La Ville de Montréal entend clairement mettre en œuvre sa vision d'une ville juste, verte et résiliente et compléter les actions déjà ambitieuses du PUM. La ville de Montréal a ainsi l'opportunité de se positionner comme une référence en matière de mobilité durable, en alignant ses actions sur les besoins de ses citoyens et citoyennes tout en anticipant les enjeux environnementaux futurs.

Ce mémoire a mis en lumière plusieurs recommandations visant à asseoir la mobilité durable comme une préoccupation majeure de la ville de Montréal. En intégrant des stratégies de financement pérenne pour le transport collectif, en favorisant la démotorisation, en améliorant l'acceptabilité sociale des mesures, en favorisant le covoiturage et en systématisant le verdissement des infrastructures de transport collectif, la Ville pourra accélérer sa transition vers une mobilité plus durable et augmenter l'attractivité et la résilience de Montréal face aux défis climatiques à venir.

Bibliographie

Banque de données des statistiques officielles. (s. d.). Nombre de véhicules en circulation selon le type d'utilisation, le type de véhicule et l'âge du véhicule, Québec et régions administratives. https://bdso.gouv.qc.ca/pls/ken/ken213_afich_tabl.page_tabl?p_iden_tran=REPERJA6WV6166536384148d06kR&p_lang=1&p_m_o=SAAQ&p_id_ss_domn=718&p_id_raprt=3372#tri_age=1&tri_tertr=6

Béland, G. (2024, 3 mai). Nombre record de véhicules à essence au Québec. La Presse. <https://www.lapresse.ca/actualites/2024-05-03/nombre-record-de-vehicules-a-essence-au-quebec.php>

Ducharme, J. (2024, 27 février). Réduire de moitié le nombre de véhicules, est-ce possible ? Actualités UQAM. <https://actualites.uqam.ca/2024/reduire-vehicules-coeur-sciences/>

Hébert, G. (2024). Le transport collectif, pilier de la transition écologique. IRIS. <https://iris-recherche.qc.ca/publications/serie-transport-collectif/>

Laviolette, J. (2020). Mobilité et psychologie : comprendre et agir pour soutenir les changements de comportement. Fondation David-Suzuki. <https://fr.davidsuzuki.org/wp-content/uploads/sites/3/2020/10/Rapport-Final-Fondation-David-Suzuki-Part2-Psychology-mobility-FR-EN-10.2020.pdf>

Office québécois de la langue française. (s. d.a). Service d'autopartage. Vitrine linguistique. <https://vitrinelinguistique.oqlf.gouv.qc.ca/fiche-gdt/fiche/8872115/service-dautopartage>

Office québécois de la langue française. (s. d.b). Covoiturage. Vitrine linguistique. <https://vitrinelinguistique.oqlf.gouv.qc.ca/fiche-gdt/fiche/8362427/covoiturage>

Ouellette-Vézina, H. (2024, 28 mai). Les gens vont s'éloigner de plus en plus du transport collectif. La Presse. <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2024-05-28/crise-du-financement/les-gens-vont-s-eloigner-de-plus-en-plus-du-transport-collectif.php#:~:text=L'organisme%20calcule%20que%20le,573%2C7%20millions%20de%20dollars>

Quinton, J., Nesbitt, L., Connolly, J. J., & Wyly, E. (2024). How common is greening in gentrifying areas?. *Urban Geography*, 45(6), 1029-1051. <https://www-tandfonline-com.ezproxy.usherbrooke.ca/doi/pdf/10.1080/02723638.2023.2258687?needAccess=true>

Simić, I., Stupar, A., & Djokić, V. (2017). Building the green infrastructure of Belgrade: The importance of community greening. *Sustainability*, 9(7), 1183. https://mdpi-res.com/sustainability/sustainability-09-01183/article_deploy/sustainability-09-01183.pdf?version=1499262281

Statistique Canada. (2022). Profil du recensement, Recensement de la population de 2021. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&SearchText=Montreal&DGUIDlist=2021A00052466023&GENDERlist=1,2,3&STATISTIClist=1,4&HEADERlist=0>

STM. (2016). Étude sur les GES évités par le transport collectif. <https://www.stm.info/fr/a-propos/informations-entreprise-et-financieres/developpement-durable/etude-sur-les-ges-evites-par#:~:text=L'étude%20démontre%20que%20chaque,et%20à%20la%20santé%20publique.<>

Ville de Montréal. (s. d.) Mieux se déplacer pour moins polluer. <https://montreal.ca/articles/mieux-se-deplacer-pour-moins-polluer#:~:text=Le%20transport%20routier%20constitue%20%C3%A0,43%20%25%20de%20ses%20%C3%A9missions%20totales>