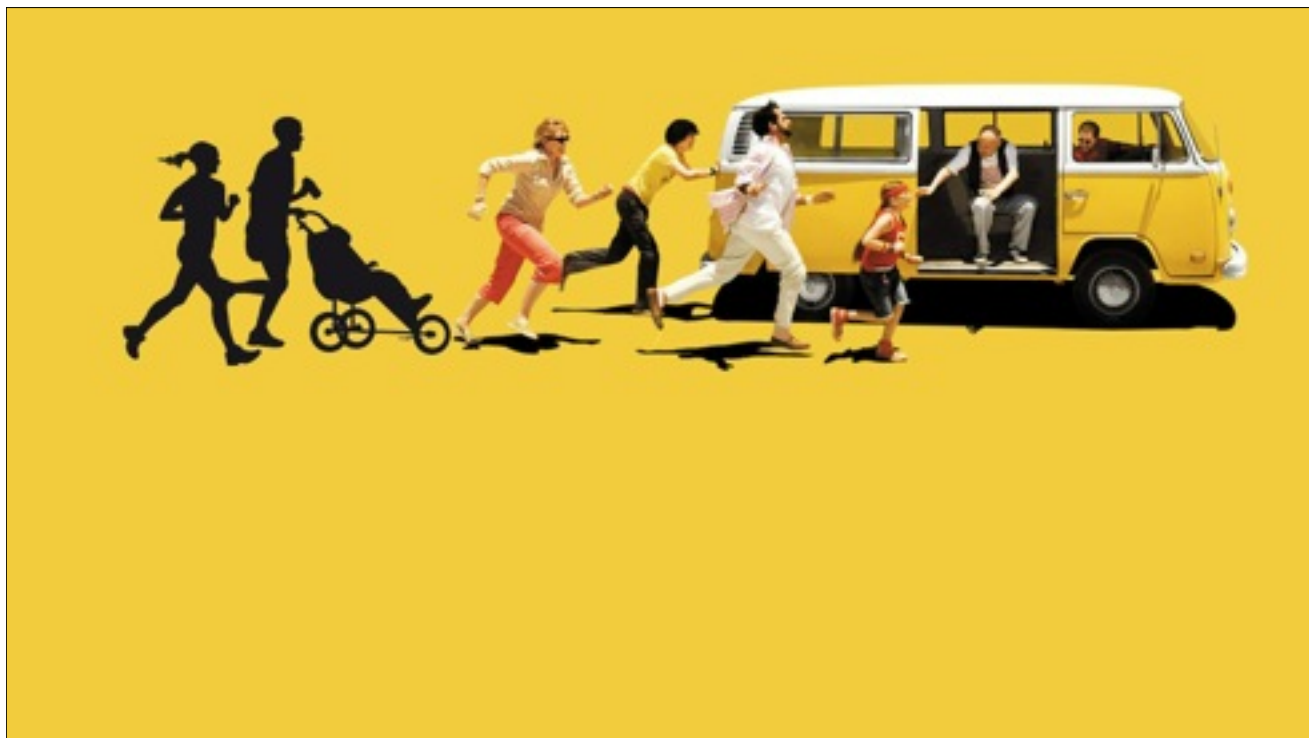


BONNES PRATIQUES À TRAVERS LE MONDE & PISTES DE SOLUTION POUR LONGUEUIL



ANNEXES

COMITÉ TRANSPORT FAMILLE : QUI SOMMES-NOUS ?

[Initiative 1,2,3 GO! Longueuil](#), représentée par Maude Cossette (Coordonnatrice) et Ana Laura Alvarez (Agente de recherche)

[CDC Longueuil](#), représenté par Jessyca Cloutier puis Komon Bruno Dioma (Agents de développement)

[CISSS de la Montérégie-EST](#), représenté par Jocelyn Robert (Organisateur communautaire)

[CISSS de la Montérégie-CENTRE](#), représenté par Lise Ouellet (Organisatrice communautaire)

[RTL](#), Direction planification et développement du transport, représenté par Anthony d'Alba (Chargé d'études transport)

[L'Envol Programme d'aide aux jeunes mères](#), représenté par Luz Ibarra (Intervenante)

Un grand merci au comité ainsi qu'à toute l'équipe de l'*Initiative 1,2,3 GO! Longueuil* pour leur engagement, leur soutien et d'avoir rendu ce mandat aussi agréable qu'enrichissant.

SONDAGES, RENCONTRES & PLUS DE REMERCIEMENTS

Avant de vous détailler la recherche documentaire utilisée au fil du rapport, je tiens à remercier toutes celles et ceux qui ont bien voulu partager leurs expériences, leurs besoins, leurs connaissances, leurs actions, leurs réflexions, leurs informations, et tout ce qui a pu m'aider pour mener à bien cette enquête. Merci pour leur confiance, leur apport et leur implication, tous ont beaucoup à apporter en faveur du transport pour les familles.

Tout d'abord, les parents !

Grâce à leur précieuse collaboration, j'ai pu mieux comprendre leur réalité, prendre en considération leurs besoins et être à l'écoute de leurs idées pour un transport mieux adapté à leur quotidien. Je remercie chacun des parents qui a pris le temps de répondre à ces deux sondages :

A. Un premier sondage diffusé le 6 mai 2015 avec la collaboration de **Communauto**

- **Contexte de l'étude** : Ce sondage a été demandé dans le cadre du mandat de recherche. Pour ce faire, nous avons créé un partenariat avec Communauto. Pourquoi ? Parce que ce service d'auto-partage a su attirer notre attention, par sa nouveauté sur le territoire de Longueuil et en tant qu'alternative à l'auto-solo.
- **Objectif de l'étude** : Dresser le portrait et mieux connaître les besoins, les habitudes, les irritants des familles utilisant Communauto par rapport à d'autres modes de transport.
- **Cible** : Familles abonnées à Communauto et qui vivent dans l'agglomération de Longueuil.
- **Type d'enquête** : qualitative et quantitative
- **Type de sondage** : en ligne parce que cette méthode permet de toucher une clientèle déjà

accoutumée à Internet. En effet, l'utilisation même des services de Communauto se fait par le biais d'Internet.

- **Diffusion** par Communauto auprès de 1000 abonnés
- **44 réponses** en date du 26 juin 2015

B. Un deuxième sondage "**Poussette & astuces en autobus !**"

- **Contexte de l'étude** : L'Initiative 1,2,3GO! Longueuil et son comité transport famille ont également entrepris de mettre à jour le guide **Poussette et astuces en autobus!** publié en 2008. Cette mise à jour se fait en collaboration avec des parents ainsi qu'avec les trois sociétés de transport (RTL, STL, STM). Le sondage est quant à lui, né d'une initiative en vue de mieux comprendre la réalité des familles qui prennent les transports en commun avec leurs tout-petits.
- **Objectif de l'étude** : Dresser le portrait et mieux connaître les besoins, les habitudes, les irritants des familles utilisant le bus voire aussi le métro avec une poussette et/ou le portage.
- **Cible** : Familles qui se déplacent en transports en commun avec leurs tout-petits à Longueuil, Montréal et Laval.
- **Type d'enquête** : qualitative et quantitative
- **Type de sondage** : en ligne parce que cette méthode permet de rejoindre plus facilement des familles vivant à Longueuil, Montréal et Laval sans leur demander de se déplacer, compte tenu des difficultés que cela peut engendrer (temps, distance, poussette, garde des enfants, etc.).
- **Diffusion** :
 - Groupes Facebook (Parents de Longueuil "autour du parc", Parents de Villeray, Mamans adeptes du portage, Les mamans de Villeray et Petite-Patrie, Parents et futurs parents de Montréal, Parents de Rosemont, Parents Hochelaga-Maisonneuve)
 - Lors d'un focus groupe avec 4 mamans vivant à Longueuil
 - Panélistes de la STM
 - Panélistes de la STL
- **174 réponses** en date du 26 juin 2015

Aussi, comme tout sondage, il importe de **contextualiser les résultats** ne serait ce qu'en fonction de la cible et du mode de diffusion.

Prenons l'exemple de la question 33 (*Poussette et astuces en autobus !*) à propos de la pertinence d'inclure les coordonnées des sociétés de transport dans le guide. Cette partie n'est pas perçue comme utile par la grande majorité des répondants, seulement les personnes qui ont répondu à ce sondage étaient en ligne et donc on peut en déduire que ces familles ont un accès facile à Internet. Avec cet outil, il est considérablement plus facile d'organiser un trajet, mais n'oublions pas toutes les autres familles non ou peu connectées et pour qui le support papier/téléphonique reste essentiel. Pareil pour les applications et les téléphones intelligents, ces outils ne sont pas universels. Cet exemple parmi tant d'autres nous force à questionner les résultats et les mettre en contexte social et économique, sans pour autant généraliser. Ce sont des réalités familiales, pas la réalité.

Un grand merci aussi aux professionnels engagés dans le domaine du transport qui ont bien voulu m'accorder une entrevue. Grâce à eux, j'ai pu approfondir mes recherches et mieux comprendre les réalités du terrain à l'échelle individuelle, du quartier, de la ville comme de la société sous une multitude de prismes : sociologique, urbanistique, sanitaire, politique, etc.

Les voici, par ordre chronologique de rencontre :

- **Juan Torres**, PhD, OUQ, Professeur agrégé, Vice-doyen aux études supérieures, Faculté de l'Aménagement, Université de Montréal
- **Maëlle Plouganou**, auteure du mémoire "L'accès au transport en commun et les jeunes familles à Montréal : étude exploratoire." Sous la direction de Juan Torres. (2012)
- **Patrick Morency**, MD, PhD, Médecin spécialiste en santé communautaire, Professeur adjoint de clinique à l'Université de Montréal, Direction de santé publique de Montréal
- **Gabrielle Manseau**, M. Urbanisme, Agente de planification, de programmation et de recherche, Saines habitudes de vie - Sécurité prévention des traumatismes, DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DE LA MONTÉRÉGIE qui m'a transmis :
 - Les cartes de localisation des accidents impliquant des piétons et cyclistes : [Accidents de la route avec victimes \(piétons ou cyclistes\)](#) et [PORTRAIT DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA ROUTE](#) (Le territoire de Longueuil se trouve à cheval sur le RLS Champlain et Pierre-Boucher.)
- **Kim Lestage**, M.Sc Kinésiologie, Conseillère en promotion de la santé, Équipe prévention/promotion, CISSS Montérégie-Est qui m'a transmis :
 - Le plan de déplacement réalisé pour l'école Joseph-De Sérigny
 - Les cartes de potentiel cyclable et piétonnier pour la ville de Longueuil : "Les indicateurs compris dans l'élaboration du potentiel cyclable sont indiqués sous la carte. Ceux pour l'indice piétonnier sont : Le ratio de la superficie du sol consacré à des activités commerciales sur l'ensemble de la superficie de l'environnement; la mixité de l'utilisation du sol, la densité résidentielle et la densité des intersections. "
- **Lysanne Audet**, urb. Conseillère en urbanisme, Direction de l'aménagement et l'urbanisme
- **Sarah Desjardins**, Régisseuse, division Politiques et développement, Direction de la culture, du loisir et de la vie communautaire qui m'a transmis les résultats du sondage sur les besoins des familles en ce qui a trait aux transports. (93,72% des répondants utilisent la voiture pour se déplacer en famille, 19,11% en transport en commun et 50,52% en transport actif)

POURQUOI S'INTÉRESSER AU TRANSPORT ?

Effets de la pollution sur la santé des enfants : **Bébé ou conduire, il va falloir choisir !** (Dossier de presse - Mars 2011) «De nombreuses études scientifiques ont montré que les enfants étant exposés aux pollutions automobiles, et notamment aux microparticules développaient plus facilement asthme, infections ORL et allergies respiratoires. Or, en poussette nos enfants sont aux premières loges pour inhaler les pots d'échappement des véhicules –forts nombreux à Aix-en-Provence où les transports collectifs sont sous-développés... » affirme le Dr Patrice Halimi, Secrétaire Général de l'Association Santé Environnement France. L'objectif est d'interpeller sur ce que respirent vraiment les Aixois, notamment les plus jeunes et donc les plus sensibles d'entre eux, pour inciter les futurs décideurs à prendre des mesures concrètes pour préserver la santé des citoyens.»

Rapport annuel 2006 sur la santé de la population. Le transport urbain, une question de santé (Direction de santé publique, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 2006) “Évolution des tendances en matière de transport - Le transport : pollution et santé - Le bilan de la route, un lourd fardeau - Le transport actif et la sédentarité - Transport et exclusion sociale, une problématique méconnue - Amorcer un virage vraiment durable - Leadership et mobilisation, des conditions de réussite”

Le transport inéquitable : un enjeu de société oublié (Les années-lumière, Radio-Canada, janvier 2015)

“Les plans de transport des grandes villes comme Montréal se préoccupent beaucoup de congestion routière, mais donnent aux gens défavorisés peu d'accès aux services et aux activités qui permettent l'inclusion sociale. Des chercheurs s'inquiètent. Un reportage de Anne Tessier-Bouchard. ”

Annexes : Affiches sur la mobilité et le transport durables (Union des Municipalités du Québec, Avril 2008) “La mobilité est l'enjeu le plus important face aux exigences actuelles de communication, de vitesse des déplacements engendrés par les nouvelles technologies et de la mondialisation. L'évolution vers des mobilités et des systèmes de transport plus performants et plus durables est un véritable défi. - Les transports sont l'une des principales sources de prospérité économique et permettent l'épanouissement social des individus. Toutefois, ils sont aussi la cause de nombreux problèmes spatiaux, environnementaux, économiques et sociaux qui s'opposent à la notion de durabilité. - La mobilité a des impacts sociaux importants, parce qu'elle permet l'accès aux territoires, aux personnes, aux services et aux biens. Elle peut néanmoins être contrainte de nombreuses manières. Les pouvoirs publics doivent garantir l'équité à cet accès. - Plusieurs alternatives d'aménagement existent pour optimiser les choix en transport et atteindre une meilleure viabilité urbaine. La gestion de la densité, la diminution de la dépendance à un mode de transport unique, l'accessibilité aux services, la création de communautés à échelles humaines en sont les principaux enjeux. - Évolution historique des modes de transport au Québec”

La précarité dans la mobilité quotidienne (L'Observatoire du BoP, mars 2014) "Ce constat se reflète dans les inégalités territoriales en matière d'aménagement. C'est pourquoi la Fondation Nicolas Hulot interpelle aujourd'hui les pouvoirs publics sur la nécessité de développer une offre de mobilité quotidienne satisfaisante dans tous les territoires et pour tous les publics. L'étude suggère ainsi un certain nombre de propositions pour lutter contre l'exclusion et favoriser une « mobilité durable » :

- Les déclinaisons d'un transport collectif dans les espaces ruraux et périurbains
- Les modèles de mobilité partagée (covoiturage, autopartage, autostop)
- La conjugaison des modes de déplacement, y compris actifs (vélo, marche)
- Le rapprochement des lieux de travail des services de l'habitat (télétravail, prêts pour accéder à un logement)
- L'adaptation de l'offre à tous les publics (abonnement à tarif réduit, fiscalité positive de la mobilité)"

Pour qu'elles embarquent. L'accessibilité du transport collectif et son impact sur la qualité de vie des Montréalaises (Avis du conseil des Montréalaises, Novembre 2009)

"1 FAIBLE MOBILITÉ ET PAUVRETÉ

1.1 Évolution des sociétés urbaines et des besoins en mobilité des personnes

1.2 Aptitude à la mobilité, source de différenciation sociale

1.3 Aptitude à la mobilité, source d'appauvrissement et d'exclusion 1 4

2 ACCESSIBILITÉ DU SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF MONTRÉALAIS

2.1 Situation montréalaise en ce qui a trait à la pauvreté et à la mobilité des femmes

2.2 Méthodologie appliquée à la cueillette de données

2.3 Résultats de l'analyse des groupes de discussion

3 POSITIONNEMENT ET INTERVENTIONS DES PRINCIPAUX ACTEURS

3.1 En matière de desserte

3.2 Concernant la tarification

3.3 En ce qui a trait à la qualité du service

3.4 Autres

4 EXEMPLES D'INITIATIVES CANADIENNES ET ÉTRANGÈRES INSPIRANTES

4.1 France et Belgique : initiatives d'aide à la mobilité

visant à favoriser la participation des plus démunis à la vie sociale

4.2 États-Unis et Royaume-Uni : initiatives d'aide à la mobilité

visant essentiellement l'accès à l'emploi des plus démunis

4.3 Autres initiatives

5 RECOMMANDATIONS"

Charte mondiale du droit à la ville (2005) : "Le Droit à la Ville est défini comme l'usufruit équitable des villes, selon les principes de durabilité, de démocratie, d'équité et de justice sociale. Il se définit comme un droit collectif des habitants des villes -spécialement des groupes, vulnérables et défavorisés qui lui confère

une légitimité d'action et d'organisation, basée sur leurs us et coutumes, dans le but de jouir du plein exercice du droit à un modèle de vie adéquat. Le Droit à la Ville est interdépendant à tous les Droits de l'Homme internationalement reconnus, conçus intégralement ; cependant tous les droits civils, politiques, économiques, sociaux, culturels et environnementaux qui sont déjà réglementés dans les traités internationaux des Droits de l'Homme. Cela suppose l'inclusion du droit au travail dans des conditions d'égalité et satisfaction ; du droit de fonder et de s'affilier à des syndicats ; de l'accès à la prévoyance sociale et à la santé publique, à l'alimentation, à l'habillement et au logement adéquat ; à l'accès à l'eau potable, à l'énergie électrique, au transport et aux autres services sociaux, à une éducation publique de qualité ; le droit à la culture et à l'information, à la participation politique et l'accès à la justice ; la reconnaissance publique et à la coexistence pacifique. Ce droit inclut aussi le respect aux minorités et à la pluralité ethnique, raciale, sexuelle et culturelle, et le respect aux migrants."

(ARTICLE XIII. DROIT À LA MOBILITÉ ET AUX TRANSPORTS PUBLICS)

Le droit à la mobilité : un droit qui s'inscrit dans la réalité par une tarification sociale ! (Mémoire présenté par la TROVEP de Montréal, Août 2013) : Pauvreté et difficulté d'accès aux transports en commun - Pauvreté et tarifs élevés : un mauvais mélange - Les impacts de la croissance des tarifs du transport sur les personnes - La mobilité comme facteur d'exclusion sociale - Des injustices dans l'accès au transport - Le droit à la mobilité : un droit méconnu et important - Le droit à la mobilité dans la Déclaration universelle des droits humains - Le droit à la ville - L'accès au transport, c'est une question de droit à la mobilité!

CES FAMILLES : QUI SONT-ELLES ?

Quels quartiers pour quelles familles? Ce texte de vulgarisation résume l'étude de David Pelletier *Accéder au meilleur quartier possible : types de famille et ségrégation résidentielle croisée à Montréal*, publiée en 2012 dans les Cahiers québécois de démographie, vol. 41, n° 2, p. 257-298. "Il existe donc bel et bien une certaine ségrégation résidentielle des familles avec enfants dans la région métropolitaine de Montréal. Mais bien que les cartes ci-dessus montrent que les familles ayant des structures différentes sont inégalement réparties sur le territoire, cette situation est principalement le résultat de différences socioéconomiques et ethnoculturelles et non pas le fruit d'une réelle discrimination basée sur le type de famille. Les inégalités de quartier entre les familles des différents groupes ethnoculturels sont par contre beaucoup plus évidentes. En somme, les familles dirigées par un couple marié, un couple en union libre, une mère seule ou un père seul se distinguent les unes des autres par beaucoup plus que leur simple structure familiale : elles ont des profils ethnoculturels et socioéconomiques fort distincts. En grande partie à cause de ces distinctions, les familles ayant des structures différentes font face à des défis résidentiels particuliers et n'ont pas toutes accès à des espaces également favorisés."

FAMILLES & TRANSPORT

L'accès au transport en commun et les jeunes familles à Montréal : étude exploratoire. Sous la direction de Juan Torres (Maëlle Plouganou, Université de Montréal, 2012) "Les familles et la ville (Évolution des

villes, Évolution des familles et impacts sur leur mobilité, Évolution du rapport famille/ville), Mobilité, déplacements, motilité; Les familles et leur mobilité quotidienne (La mobilité des enfants, Les stratégies des parents); L'accès à la mobilité et l'accès aux services; L'accès selon Penchansky et Thomas, L'accès tel que vécu par les parents"

Répartition en nombre et en pourcentage des femmes et des hommes âgés de 15 ans ou plus et occupant un emploi, selon certaines modalités de vie et selon l'utilisation de certains modes de transport entre le domicile et le lieu de travail, Québec, 2011

Introduction : Villes denses, villes diffuses, quelles mobilités pour quelles familles ? (Enfances Familles Générations, INRS, Avril 2012) "Mobilité et apprentissage de l'autonomie chez les jeunes - Conciliation et stratégies de mobilité - (Auto) mobilité et habitus de déplacement - Villes denses, villes diffuses... Poursuivre l'exercice comparatif"

Poussettes et astuces en autobus ! (Centre 1, 2, 3 Go!, 2008)

Guide des besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles en matière de transport en commun, un outil d'aide à la mise en oeuvre de l'accessibilité universelle (RUTA Montréal, 2010)

Faut-il laisser les enfants marcher seuls à l'école? (Châtelaine, 2015)

<http://fr.chatelaine.com/societe/faut-il-laisser-les-enfants-marcher-seuls-a-lecole/>

Dans certains pays, comme au Japon, on laisse les enfants marcher seuls jusqu'à l'école sans problème. Sommes-nous trop obsédés par la sécurité?

ÉTAT DES LIEUX À LONGUEUIL, EN PLUS DES LIENS DÉJÀ MENTIONNÉS DANS LE RAPPORT

Ville c. banlieue (Lapresse.ca, Mars 2015) :

"Les jeunes familles sont prêtes à s'installer de plus en plus loin, pour profiter de prix plus bas. La forte croissance des Laurentides en témoigne. Signe de l'explosion des banlieues, on apprenait en 2012 que celles-ci comptent désormais plus d'habitants (1 937 740) que l'île de Montréal (1 886 481). Du jamais vu."

Les Québécois préfèrent la banlieue (Conseiller, Mars 2015)

"Les Québécois préfèrent les banlieues et les petites villes ou la campagne quand il s'agit de choisir où vivre en famille, selon un sondage publié hier par la Banque TD."

Des familles montréalaises aux revenus modestes optent pour la Rive-Sud (Radio-Canada, Juin 2012)

Bottin L'info ressources de la petite enfance - Arrondissement du Vieux-Longueuil (Initiative 1,2,3 GO! Longueuil, 2010)

RAPPORT DU PROJET PILOTE 3,2,1 GO! TRANSPORT FAMILLE (Comité de transport de l'Initiative 1,2,3 GO! Longueuil, 2010-2011)

Dresser le portrait (Initiative 1,2,3 GO! Longueuil, Septembre 2008)

Ligne 3,2,1 GO! Transport famille - Évaluation du projet pilote (Initiative 1,2,3 GO! Longueuil, Avril 2011)

Guide d'aménagement des arrêts d'autobus du Réseau de Transport de Longueuil (RTL, 2015)

Plan de développement de l'accessibilité universelle (RTL, Mars 2012)

RTL Universel, Guide du client (RTL, 2012)

RTL Universel, Aide mémoire chauffeur (RTL, 2012)

PISTES DE SOLUTIONS POUR LONGUEUIL !

[1] [2] [3] **L'accès au transport en commun et les jeunes familles à Montréal : étude exploratoire.** Sous la direction de Juan Torres (Maëlle Plouganous, Université de Montréal, 2012) "Constats et discussions (Concernant les parents : se regrouper pour se faire entendre ; Concernant la STM : améliorer l'accès au transport en commun ; À l'échelle de la ville : développer l'accès aux services urbains"

[1] [2] [3] **Pour un aménagement et des transports favorables aux jeunes - Guide à l'intention des villes du Québec,**(Richard Gilbert et Catherine O'Brien Paul Lewis et Alain Rajotte Chercheurs associés, Centre pour un transport durable, 2010)

"Le présent guide a été élaboré avec l'objectif d'aménager les villes et de développer des systèmes de transport en fonction des besoins des jeunes. Il nous faut en quelque sorte proposer une vision davantage intégrée des différents modes de déplacements des jeunes, et partager l'espace urbain en faveur des modes alternatifs à l'automobile. Nous proposons 3 principes à cet effet.

Ces 3 principes, qui se déclinent en 19 directives, visent d'abord à mieux répondre aux besoins des jeunes piétons, des jeunes cyclistes, des jeunes usagers du transport collectif ; elles visent également à faciliter les déplacements en transport actif entre la maison et l'école. Des directives sont également proposées pour réduire les impacts négatifs de l'automobile sur les jeunes.

Ce guide n'est qu'un élément de plus dans une discussion qui est amorcée depuis plusieurs années et qui doit se poursuivre. Il y a lieu de les faire connaître, de les publiciser, et surtout de continuer la discussion avec tous les intervenants concernés par les transports et l'aménagement, dans la perspective des jeunes. Cette discussion devra inclure de nombreux acteurs : commissions scolaires et écoles, Réseau québécois de villes et villages en santé, Carrefour action municipale et famille, unions municipales, Table québécoise de la sécurité routière, Coalition québécoise sur la problématique du poids, OUQ, AQTR...

Mais pour mieux répondre aux besoins des jeunes, il faut en premier lieu les intégrer dans le processus de planification. C'est ce que proposent les premières directives, qui visent à donner une voix aux jeunes, afin que leurs besoins soient réellement considérés. Le guide suppose une profonde rupture, un changement de paradigme, dans nos façons d'aménager les villes et de penser la mobilité en milieu urbain. En quelque sorte, la problématique des jeunes exemplifie celle du développement durable : aménager une ville conviviale pour les enfants permet également d'aménager une ville pour les adultes et les personnes âgées, comme le disait Peñalosa, ce qui, en définitive, consiste à favoriser l'équité intra- et intergénérationnelle.

Il sera important au cours des prochaines années de sensibiliser les villes et les populations aux enjeux d'aménagement du point de vue des jeunes. Les parents notamment doivent davantage comprendre l'importance de l'activité physique pour les enfants ; et les villes doivent comprendre qu'elles

ont un rôle déterminant à jouer pour améliorer la santé des populations. Nous espérons que ce guide pourra contribuer à amorcer un nécessaire changement de paradigme.”

[1] [2] [3] **Un transport pour mieux vivre** (La Fondation Monique-Fitz-Back, 2009) “Les transports : au carrefour des enjeux - Transport, santé et environnement - Transport et territoire - Transport, société et économie - Transports alternatifs, ça rime positif”

[1] [2] [3] **Rapport annuel 2006 sur la santé de la population. Le transport urbain, une question de santé** (Direction de santé publique, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 2006) “Évolution des tendances en matière de transport - Le transport : pollution et santé - Le bilan de la route, un lourd fardeau - Le transport actif et la sédentarité - Transport et exclusion sociale, une problématique méconnue - Amorcer un virage vraiment durable - Leadership et mobilisation, des conditions de réussite”

[1] **L'accessibilité spatiale et les pratiques d'utilisation des services et équipements pour les enfants dans l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie** [1] (Isabel Wiebe, Université du Québec, Institut national de la recherche scientifique, 2010)

[1] [2] **Civisme et cohabitation vélos-autos-piétons: des idées d'améliorations** (YU Centrik, septembre 2012)

[1] **Mémoire du Centre 1,2,3 GO! sur le Plan de transport 2007 de la Ville de Montréal** (Centre 1,2,3 GO!, 2007) “Les attitudes - Les services - La réglementation - Les équipements - Les circuits et les horaires - La tarification”

[1] [2] [3] **Regroupement de mémoires sur la mobilité durable** (Sherbrooke)

[1] [2] **La tarification sociale du transport collectif** (STM, 2014)

[1] [2] **Pour qu'elles embarquent. L'accessibilité du transport collectif et son impact sur la qualité de vie des Montréalaises** (Avis du conseil des Montréalaises, Novembre 2009) Recommandations : Desserte du service régulier de transport en commun - Tarification du service de transport collectif - Accessibilité universelle du service régulier de transport en commun - Offre en transport adapté - Compétences - Appropriations - Sécurité - Confort

[1] **Le transport actif : marcher pour se rendre à l'école** (Fédérations des Commissions Scolaires du Québec, Février 2005)

[1] [2] **Redécouvrir le chemin de l'école : Guide d'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire** (MTQ, 2009) “L'implication des partenaires pour la formation du comité de projet et la mobilisation du milieu - La définition et l'aménagement des trajets - L'information, l'éducation, la promotion, l'animation et l'évaluation des trajets scolaires.”

[1] **Le cocktail transport, la solution pour freiner le déclin du transport en commun** - Manifeste (Vélo Québec, 1997)

[1] **Aménageons nos milieux de vie pour nous donner le goût de bouger pour une meilleure qualité de vie** (Kino-Québec, 2005)

[1] [2] [3] **Guides techniques** (Centre d'écologie urbaine de Montréal) Aménager des îlots de fraîcheur et aménager les espaces de vie - Boîte à outils Transformer sa ville - L'urbanisme participatif : aménager la ville avec et pour ses citoyens - Pour une ville qui marche - Guide

[2] **Le droit à la mobilité : un droit qui s'inscrit dans la réalité par une tarification sociale !** (Mémoire présenté par la TROVEP de Montréal, Août 2013)

[2] [3] **Modification des habitudes de transport : Guide de planification de marketing social** (Transport Canada, Novembre 2010) "Nous présentons les cinq études de cas canadiennes utilisées tout au long de ce guide pour illustrer chaque étape du processus de planification de marketing social. Les programmes proviennent d'un éventail de milieux : écoles, milieux de travail, petites et grandes villes." Puis, le guide explique les diverses étapes de planification de marketing social en vue de modifier les habitudes de transport, soit comment : Constituer une équipe de planification, Déterminer le but, les comportements visés et le public cible, Recueillir des renseignements (recherche formative), Fixer des objectifs, Élaborer la stratégie, Établir des partenariats, Effectuer un prétest et un essai pilote, Mettre en œuvre et assurer le suivi.

[2] [3] **Faciliter la participation des familles** (Association canadienne des programmes de ressources pour la famille, 2006, 2012)

[2] [3] **Outils pour transformer sa ville** (Centre d'écologie urbaine de Montréal) Atelier de travail citoyen - Atelier de travail professionnel - Atelier de validation des scénarios - Calcul des temps de parcours - Comptage des piétons et des cyclistes - Exercice de vision - Kiosque de consultation - Marche exploratoire - Photomaton - Sondage