

ACCÉLÉRER LA MOBILITÉ À TRAVERS LE QUÉBEC

12

**TRAVAUX DU
TRANSPORT
COLLECTIF**

TABLE DES MATIÈRES

1.

Réseau
structurant -
Ville de Québec

2.

Implantation de
services rapides
par bus - Ville de
Sherbrooke

3.

Lien rapide de
l'ouest de
Gatineau

4.

Amélioration
du train de
Mont-Saint-
Hilaire

5.

Transport collectif
régional -
La Tuque -
Shawinigan -
Trois-Rivières

6.

Train Montréal -
Sherbrooke par
Saint-Jean-sur-
Richelieu

7.

Prolongement du
métro dans l'Est
de Montréal

8.

Réseau express
métropolitain
(REM)

9.

Service rapide
par bus -
Saint-Laurent-
Ahuntsic-
Cartierville

10.

Raccordement de
la ligne orange
avec le REM à
Bois-Franc

11.

Voies réservées
aux autobus sur
les axes de la
Rive-Nord

12.

Transport
collectif autonome
et intelligent

**Train grande fréquence
Québec-Windsor**



FICHE TYPE

ILLUSTRATION



Train Montréal-Sherbrooke par Saint-Jean-sur-Richelieu

TITRE

DATE
D'OUVERTURE POTENTIELLE
VILLE
COÛT DU PROJET



LOCALISATION

ville
Saint-Jean-sur-Richelieu

ouverture
2020

coût
90,7 M\$

NOM DU
PROJET

TRAIN MONTRÉAL-SHERBROOKE PAR SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU

BESOINS

BESOINS

Adapter les services de transport collectif dans la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu aux impacts du Réseau express métropolitain afin d'éviter de générer de la congestion sur les autoroutes 10 et 104 par l'accès aux gares et aux stationsnements routiers.

Assurer la mobilité des citoyens de la région métropolitaine en persones non portées par les voyageurs de nuit.

Offrir un transport Montréal-Sherbrooke de qualité en alternative aux services sur l'A-10.

SOLUTIONS

Services de train reliant Montréal et Sherbrooke avec des arrêts à Saint-Jean-sur-Richelieu, Farnham, Brossard et Magog.

IMPACTS

Développement immobilier autour des gares de Saint-Jean-sur-Richelieu, Farnham, Brossard et Magog.

Connectivité accrue des réseaux de transport collectif interrégionaux.

Diminution des temps de parcours entre Montréal et Sherbrooke, soit 1h45.

Amélioration du transport de marchandises.

SOLUTIONS

IMPACTS

RETOMBÉES

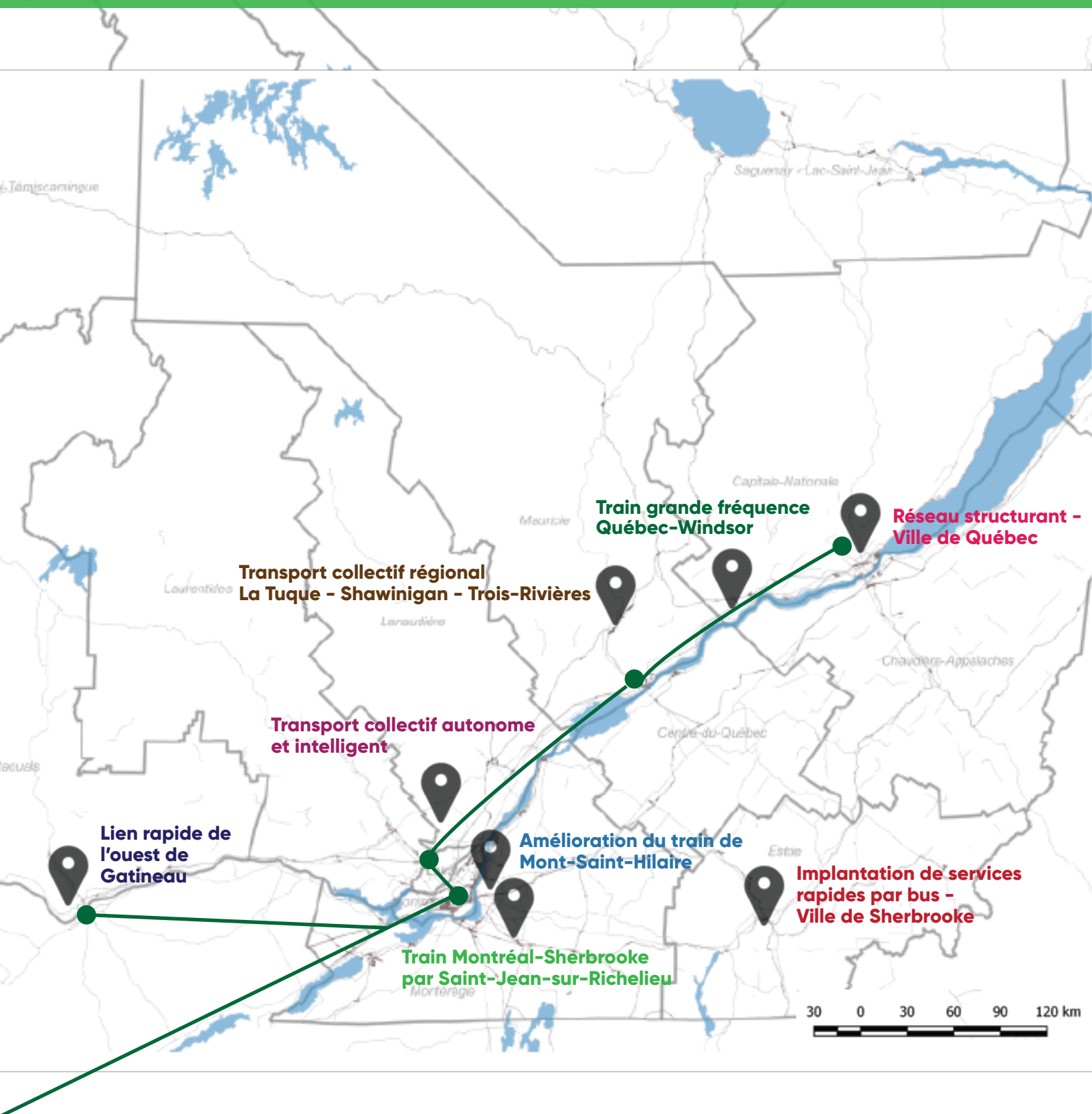
Réduction des émissions de GES par l'utilisation de véhicules à faible empreinte carbone (110 000 t Éq. CO₂).

Effets bénéfiques pour l'économie des villes du projet (hausse de l'emploi et de l'investissement).
Hausse du tourisme dans le corridor.

Augmentation de l'utilisation des transports collectifs interrégionaux par les temps de parcours égaux à l'automobile.

RETOMBÉES

CARTE DU QUÉBEC



CARTE GRAND MONTRÉAL



INTRODUCTION

2018, année faste pour la mobilité durable : Réseau express métropolitain, Politique de mobilité durable 2030, Grand déblocage, Solution réseau, Coalition A30, ligne rose de métro, prolongement de la ligne bleue, etc. Autant de visions sur la table pour définir la mobilité de demain. Équiterre et Trajectoire s'inspirent des meilleurs éléments de ces visions et des propositions de projets pour dresser la liste des 12 travaux du transport collectif à réaliser au Québec dans les prochaines années.

La planification raisonnée

La Politique gouvernementale de mobilité durable a fixé une vision et des objectifs pour 2030. Avec la mise en oeuvre de la loi 76 et de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) pour le Grand Montréal, la planification des transports sera, dans les prochaines années, plus itérative. Le premier plan stratégique de l'ARTM, en consultation cette année, fixera des cibles sur dix ans qui guideront une planification plus raisonnée. Ainsi les experts évalueront, sur la base des données probantes, les meilleurs projets futurs; par exemple, si la ligne rose de métro sera le prochain grand projet !

Évolution rapide de la mobilité

Les transports de demain ne nous sont pas encore totalement connus. À l'intérieur de quelques années, plusieurs petites révolutions pourraient voir le jour, en partant de la modification des besoins (vieillesse de la population, horaires atypiques, partage plutôt que possession des voitures, retour du transport actif) jusqu'aux nouvelles offres avec les communications directes et la masse des données. Tout cela ne remet pas en question les réseaux structurants qui déplacent rapidement et efficacement beaucoup de citoyens.

Les motivations



Les transports collectifs sont des services à la collectivité, ils ont une vocation d'équité sociale.



Les émissions polluantes sont 3,6 fois moins importantes en transport collectif qu'en auto.



L'utilisation des transports collectifs favorise l'activité physique.



L'impact du transport en commun sur l'économie québécoise est trois fois supérieur à celui du transport privé par automobile.



Se déplacer en transport collectif est 9 fois moins cher qu'en automobile pour les ménages et la collectivité.



Réseau structurant – Ville de Québec



LOCALISATION

ville
Québec

ouverture
2026

coût
3 000 M\$

RÉSEAU STRUCTURANT - VILLE DE QUÉBEC

BESOINS

Répondre aux besoins de mobilité des citoyens en lien avec la croissance économique et démographique de la région

Consolider et retenir le développement des villes de Québec et Lévis à l'intérieur de leur périmètre urbanisé

Diminuer la congestion routière de la ville notamment de l'autoroute 40 et du pont Pierre-Laporte par des alternatives à l'automobile

Valoriser la desserte des pôles d'activité par une offre de transports diversifiée notamment pour les citoyens des banlieues

SOLUTIONS

Mise en place d'un réseau structurant de transport en commun

Implantation d'un tramway dans le corridor Québec-Sainte-Foy

Trambus axe Charest

Services complémentaires par autobus

IMPACTS

Consolidation de parcours structurants dans les axes nord-ouest—centre-ville, nord-sud, Charest et le pôle Sainte-Foy

Alternative à la congestion et amélioration de l'accessibilité aux pôles d'activité de la ville pour les citoyens en périphérie du centre

Temps de déplacement moindre par rapport au réseau actuel

Retissage des trames urbaines entre les quartiers de la ville

RETOMBÉES

Diminution de l'étalement urbain et perte de pertinence de l'investissement dans le développement du réseau routier supérieur dans la région

Retombées économiques positives par la diminution des coûts liés à la congestion et gain de temps pour les utilisateurs

Densification urbaine, développement économique et immobilier dans ces secteurs

Diminution des émissions de GES, par l'implantation d'un mode de déplacement électrique, et de la pollution générée par l'automobile

Progression des parts modales vers le transport collectif et les modes actifs aux dépens de l'automobile



Implantation de services rapides par bus - Ville de Sherbrooke



LOCALISATION

ville
Sherbrooke

ouverture
2020

coût
40 M\$

IMPLANTATION DE SERVICES RAPIDES PAR BUS – VILLE DE SHERBROOKE

BESOINS

Limiter l'étalement urbain en concentrant le développement urbain dans les zones centrales

Réduire les incitatifs à l'utilisation de l'auto solo tels que les stationnements

Accroître les options de mobilité des citoyens dans un contexte de faible densité et de croissance démographique lente

Revitaliser et densifier le centre-ville

SOLUTIONS

Mise en place de plusieurs lignes de services rapides par bus dans la ville de Sherbrooke

Mise en place de stationnements incitatifs en lien avec les lignes de services rapides

Dans les axes est-ouest sur Portland sur les lignes 4 et 17, ainsi qu'entre l'UdeS et le CHUS sur les lignes 7, 8, 9 et 14

IMPACTS

Amélioration significative de l'offre de services de transport en commun afin d'assurer des passages aux 10 minutes en période de pointe et 15 minutes en période hors pointe

Repartage de l'espace public au profit des transports actifs et collectifs

Augmentation de l'achalandage du transport collectif à Sherbrooke

RETOMBÉES

Contribution à la mise en œuvre des stratégies du Plan de mobilité durable de la Ville

Baisse des temps de déplacement en transport en commun

Contribution à l'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement du centre-ville



Lien rapide de l'ouest de Gatineau



LOCALISATION

ville
Gatineau

ouverture
2025

coût
2 000 M\$

LIEN RAPIDE DE L'OUEST DE GATINEAU

BESOINS

Envisager des options de déplacement qui tiennent compte de la réalité du transport collectif d'Ottawa avec son système de train léger sur rail et son ambition de réduire le nombre d'autobus dans les prochaines années

Limitier les effets de congestion sur les grands axes tels que Taché et Aylmer

Accroître la mobilité des citoyens de l'ouest de Gatineau, dont la population d'Aylmer qui a crû de 32 % en citoyens

Diminuer les effets des frontières physiques dont les rivières et le parc de la Gatineau

Concilier les besoins en mobilité des citoyens de l'ouest avec ceux de l'est

SOLUTIONS

Implantation d'un lien de transport collectif rapide vers l'ouest de Gatineau, de type train léger ou rapibus

IMPACTS

Interconnexion possible des réseaux entre l'est et l'ouest ainsi que celui d'Ottawa, notamment si un système sur rail est envisagé

Retrait des transports collectifs de la congestion tout en participant à réduire celle-ci

Nouvelle affectation du pont Prince-de-Galles, réservé au transport collectif

RETOMBÉES

Diminution des GES par un transfert modal vers un mode de déplacement à émission faible ou nulle

Réduction des externalités de congestion, d'accident et de pollution attribuées à l'automobile

Retombées socioéconomiques positives pour l'ouest de Gatineau et effet de revitalisation par l'attractivité qu'entraînerait moins d'automobiles dans l'axe de la rue Aylmer



Amélioration du train de Mont-Saint-Hilaire



LOCALISATION

villes

Saint-Bruno-de-Montarville
Mont-Saint-Hilaire
Saint-Hubert
Saint-Hyacinthe

ouverture

2025

coût

115 M\$

AMÉLIORATION DU TRAIN DE MONT-SAINT-HILAIRE

BESOINS

Relier les zones résidentielles et d'emploi en croissance de la Rive-Sud entre elles et vers et depuis Montréal

Donner des options de mobilité pour contrer la congestion importante des axes autoroutiers au sud de la région métropolitaine de Montréal

Adapter les infrastructures de transport aux besoins de mobilité et aux réalités territoriales des citoyens

Créer des milieux de vie de type Transit-Oriented-Development (TOD) dans le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal

SOLUTIONS

Amélioration du service de train : hausse des fréquences et service dans les deux directions, étudier le prolongement vers Saint-Hyacinthe et la desserte de fin de semaine

Déplacement de la gare Saint-Bruno-de-Montarville plus près des milieux bâtis

IMPACTS

Création d'un quartier TOD autour de la gare de Saint-Bruno en concordance avec les orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement

Augmentation de l'achalandage des transports collectifs à Saint-Bruno et possiblement à Saint-Hyacinthe

Augmentation des déplacements actifs par le rapprochement de la gare Saint-Bruno aux quartiers résidentiels et au centre-ville

RETOMBÉES

Bassins de recrutement élargis pour les employeurs de la Rive-Sud

Promotion de projets immobiliers et retombées financières importantes par l'effet de développement qu'entraîne l'implantation d'une gare de train

En lien avec les solutions de mobilité pour la congestion des marchandises



Transport collectif régional – La Tuque – Shawinigan – Trois-Rivières



LOCALISATION

ville

La Tuque
Shawinigan
Trois-Rivières

ouverture

2019

coût

0,2 M\$

TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL - LA TUQUE - SHAWINIGAN - TROIS-RIVIÈRES

BESOINS

Trouver des solutions au manque de coordination entre les différents services de transport collectif à l'échelle régionale

Garantir à la population des options de mobilité interrégionale leur permettant d'atteindre les grands pôles d'activité

Adapter les services de transport collectif aux besoins de mobilité des employeurs, institutions scolaires et de santé

SOLUTIONS

Assurer la concordance (horaires et lieux) des dessertes interurbaines, urbaines (Shawinigan et Trois-Rivières) et des générateurs de déplacements, dont les municipalités intercalées

Financer à long terme la desserte interurbaine La Tuque-Shawinigan-Trois-Rivières pour la pérennité du service

IMPACTS

Amélioration de l'offre en transport collectif entre les municipalités par une meilleure concordance des services

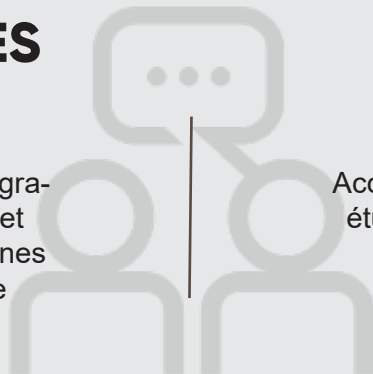
Augmentation de l'achalandage du service de transport collectif par son efficience pour tous les utilisateurs potentiels, dont les étudiants

RETOMBÉES

Facilitation de l'intégration économique et sociale des personnes sans automobile

Accessibilité accrue aux études et aux emplois

Diminution significative du nombre de déplacements en voiture





Train

Montréal-Sherbrooke par Saint-Jean-sur-Richelieu



LOCALISATION

ville

Saint-Jean-
sur-Richelieu

ouverture

2020

coût

90,7 M\$

TRAIN MONTRÉAL-SHERBROOKE PAR SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU

BESOINS

Ajuster les services de transport collectif dans la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu aux impacts du Réseau express métropolitain afin d'éviter de générer de la congestion sur les autoroutes 10 et 30 par l'accès aux gares et aux stationnements incitatifs

Accroître la mobilité des citoyens de la région métropolitaine en périodes hors pointe tels que les voyageurs de nuit

Offrir un transport Montréal-Sherbrooke de qualité en alternative aux services sur l'A10

SOLUTIONS

Desserte de train reliant Montréal et Sherbrooke avec des arrêts à Saint-Jean-sur-Richelieu, Farnham, Bromont et Magog

IMPACTS

Développement immobilier autour des gares de Saint-Jean-sur-Richelieu, Farnham, Bromont et Magog

Diminution des temps de parcours entre Montréal et Sherbrooke, soit 1 h 48

Connectivité accrue des réseaux de transport collectif interrégionaux

Amélioration du transport de marchandises

RETOMBÉES

Réduction des émissions de GES par l'utilisation de véhicules à faible empreinte carbone (10 000 T CO₂ éq./an)

Effets bénéfiques pour l'économie des villes du projet (hausse de l'emploi et de l'investissement)

Hausse du tourisme dans le corridor

Augmentation de l'utilisation des transports collectifs interrégionaux par les temps de parcours égaux à l'automobile



Prolongement du métro dans l'est de Montréal



LOCALISATION

ville
Montréal

ouverture
2026

coût
3 900 M\$

PROLONGEMENT DU MÉTRO DANS L'EST DE MONTRÉAL

BESOINS

Faciliter les déplacements dans l'axe de l'autobus 141 Jean-Talon Est qui compte 28 000 passages par jour et dans le bassin de desserte est-ouest. L'ensemble des lignes de bus du bassin nord-est et de l'est de l'île de Montréal compte 100 000 déplacements quotidiens en transport collectif

Pallier les travaux routiers sur les axes majeurs comme à l'autoroute métropolitaine

Accroître l'accessibilité aux destinations métropolitaines pour les citoyens du nord-est de la région

Développer des alternatives à la congestion sur les grandes artères

SOLUTIONS

Prolonger la ligne bleue de métro vers Saint-Léonard et Anjou

Améliorer la connectivité et l'intermodalité du système rapide de transport collectif

IMPACTS

Facilitation des correspondances avec les réseaux nord-sud tels que le REM, la ligne orange, le SRB Pie-IX et les réseaux d'autobus sur l'autoroute 25

Densification et développement immobilier à proximité des stations

Croissance de l'achalandage du métro de 84 000 utilisateurs

Noeud de correspondance de transport dans l'est de Montréal

RETOMBÉES

Diminution des GES par un transfert modal vers un déplacement 100 % électrique

Diminution significative des temps de déplacements à destination du centre de la région

Retombées économiques et immobilières positives pour les artères commerciales



Réseau express métropolitain



LOCALISATION

ville
Montréal

ouverture
2021-2023

coût
6 300 M\$

RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

BESOINS

Accroître les options de mobilité métropolitaine des citoyens de la région métropolitaine par des alternatives à l'automobile

Faciliter l'accessibilité aux grands pôles d'activité de Montréal pour les citoyens de l'Ouest-de-l'Île et des couronnes nord-ouest et sud-ouest

Diminuer la congestion routière sur les ponts menant à l'île

Accroître les connexions entre les pôles d'activité métropolitains tels que le centre-ville et l'aéroport

SOLUTIONS

Construction du Réseau express métropolitain :

Passage au centre-ville et à l'aéroport de Montréal

Métro léger électrique de 67 km de Brossard à Deux-Montagnes et vers l'Ouest-de-l'Île

Connecté au réseau de transport collectif déjà existant

26 stations et 14 stationnements incitatifs

Voie pérenne réservée au transport en commun sur le pont Champlain

IMPACTS

Intégration au réseau de transport collectif par ses connexions aux autobus, aux trains de banlieue, aux lignes Mascouche et Saint-Hilaire et au métro de Montréal sur les lignes bleue, verte et orange

Réseau de transport collectif métropolitain rapide de grande envergure

Déplacements rapides et fluides entre les grands pôles d'activité métropolitains

Alternative concurrentielle à l'automobile pour les résidents de l'Ouest-de-l'Île et des couronnes nord-ouest et sud-ouest

RETOMBÉES

Contribution à la diminution de près de 680 000 tonnes de GES sur 25 ans par un mode 100 % électrique

Réduction des pertes économiques liées à la congestion routière, qui sont estimées à 1,9 milliard de dollars annuellement dans la région métropolitaine

Plus de 34 000 emplois directs et indirects créés durant la phase de construction et plus de 1 000 emplois permanents créés à la suite de la mise en service du réseau

Près de 5 milliards de dollars en investissements privés anticipés

Plus de 3,7 milliards de dollars pour le PIB québécois



Service rapide par bus – Saint-Laurent – Ahuntsic-Cartierville



LOCALISATION

ville
Montréal

ouverture
2020

coût
30 M\$

SERVICE RAPIDE PAR BUS – SAINT-LAURENT – AHUNTSIC–CARTIERVILLE

BESOINS

Atténuer les impacts liés à la congestion dans le corridor Sauvé—Côte-Vertu. En pointe du matin, le temps de parcours en direction est/ouest est de 52 minutes en autobus

Améliorer les options de mobilité des 32 000 utilisateurs quotidiens de la ligne, ce qui en fait la plus achalandée de la Société de transport de Montréal

Améliorer l'accessibilité aux destinations de l'axe Sauvé—Côte-Vertu et faciliter les déplacements interquartiers

SOLUTIONS

Système rapide par bus (SRB) qui relierait les stations Sauvé et Côte-Vertu du métro de Montréal 24 heures sur 24

Mise en place de feux prioritaires aux intersections

Aménagement de voies réservées et création d'aires d'embarquement

IMPACTS

Transfert modal de l'automobile vers les transports collectifs par l'amélioration de la qualité du service

Effet positif sur la sécurité routière au profit du bassin de population habitant l'axe routier

Facilitation des correspondances avec les autres lignes des réseaux, soit les gares d'exo (ancien Réseau de transport métropolitain), la ligne orange et les lignes d'autobus de la Société de transport de Montréal (STM)

Priorité d'aménagement sur l'axe réservé aux transports collectifs tel que l'ajout de voies réservées, de feux prioritaires et la reconfiguration d'intersections.

RETOMBÉES

Mise en valeur de la qualité de l'environnement autour de l'axe en raison de la diminution de la congestion automobile

Retombées économiques significatives pour les destinations du secteur

Attrait pour le transport collectif renforcé par un réseau au nord de l'île de Montréal mieux connecté et plus performant



Raccordement de la ligne orange avec le REM à Bois-Franc



LOCALISATION

ville
Montréal

ouverture
2027-2030

coût
1 500 M\$

RACCORDEMENT DE LA LIGNE ORANGE AVEC LE REM À BOIS-FRANC

BESOINS

Désenclaver le secteur Bois-Franc par des alternatives à l'automobile

Accroître l'accessibilité des zones industrielles de l'arrondissement Saint-Laurent et de la ville de Mont-Royal en limitant la congestion des autoroutes Décarie, Métropolitaine et Côte-de-Liesse

Répondre au besoin de mobilité des résidents des nouveaux développements résidentiels aux abords des stations de métro de la Savane et Namur

SOLUTIONS

Prolonger la ligne orange sur une distance de 2,4 kilomètres jusqu'à la gare Bois-Franc du Réseau express métropolitain

IMPACTS

Accessibilité de l'ouest de l'île renforcée par une meilleure connectivité des réseaux de transport collectif montréalais, soit entre le réseau de métro, le Réseau express métropolitain et le SRB Sauvé/Côte-Vertu

Facilitation des déplacements est-ouest sans passer par le centre-ville

Ajout d'une option de transport collectif de secours en cas de panne du Réseau express métropolitain au lieu de l'automobile

RETOMBÉES

Optimisation des équipements de métro dont les places disponibles sur la branche ouest de la ligne orange

Diminution des temps de trajets vers ou depuis l'ouest du mont Royal





Voies réservées aux autobus sur les axes de la Rive-Nord



LOCALISATION

ville

Laval
Boisbriand
Sainte-Thérèse

ouverture

2020

coût

100 M\$

VOIES RÉSERVÉES AUX AUTOBUS SUR LES AXES DE LA RIVE-NORD

BESOINS

Trouver rapidement des solutions et pallier la fermeture temporaire du train de Deux-Montagnes pendant la construction du REM

Accroître les options de mobilité en lien avec l'expansion démographique

Diminuer les pertes de temps liées à la congestion, qui est en forte augmentation

SOLUTIONS

Ajout de navettes par autobus entre de nouveaux stationnements incitatifs et Laval

Voies réservées urbaines pour les services de la STL sur des Laurentides et Concorde/Notre-Dame

Voies réservées sur les autoroutes 13, 15 ainsi que la 335/A19 et la A25

Mettre un service de bus à haute fréquence avec des passages aux 5 ou 10 minutes

IMPACTS

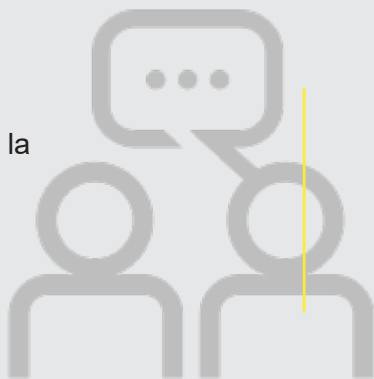
Alternative à l'engorgement du stationnement incitatif à la station Montmorency

Déplacements facilités depuis la Rive-Nord en heure de pointe, vers Laval et vers Montréal

RETOMBÉES

Croissance du transport collectif sur la rive nord de Montréal, prévenir la congestion accrue

Baisse des temps de déplacement en heure de pointe





Transport collectif autonome et intelligent



LOCALISATION

ville

Quartiers résidentiels
Banlieues

ouverture

2018

TRANSPORT COLLECTIF AUTONOME ET INTELLIGENT

BESOINS

Répondre aux besoins de mobilité dans les quartiers résidentiels peu desservis en transport collectif

Désengorger les stationnements incitatifs en diminuant la dépendance à l'automobile pour l'accès au travail

Garantir des options de mobilité complémentaires à celles déjà existantes

Rapprocher les quartiers périphériques aux pôles d'activité urbains

SOLUTIONS

Implantation de service de transport collectif par véhicules autonomes électriques, à l'instar du projet annoncé pour la ville de Candiac

Service de navette par véhicule autonome jusqu'aux réseaux de transport collectif tels que les gares de train, les arrêts d'autobus et les stations de métro

IMPACTS

Jonction des quartiers périurbains et connexion aux réseaux de transport collectif

Alternative à la possession d'une automobile pour les gens à revenu modeste

Trajets de transport collectif planifiés selon la demande des utilisateurs du service

Réduction du nombre de voitures dans les stationnements incitatifs des milieux périurbains

RETOMBÉES

Baisse du nombre d'accidents sur les routes

Réduction des gaz à effet de serre par la mise en service d'un mode de déplacement 100 % électrique

Réduction de la place accordée à l'auto solo dans le réseau routier



Train grande fréquence Québec-Windsor



LOCALISATION

ville

corridor
Québec-
Windsor

ouverture

2023

coût

4 000 M\$

TRAIN GRANDE FRÉQUENCE QUÉBEC-WINDSOR

BESOINS

Relier les grandes villes de la région centrale du pays dont le bassin est de 18 millions d'habitants

Offrir un service interurbain efficace pour la population et les gens d'affaires

SOLUTIONS

Nouveau parc de trains (hybrides ou électrifiés) d'ici 2022

Réseau voué au transport ferroviaire de passagers entre Québec-Montréal-Ottawa-Toronto

<https://www.viarail.ca/fr/a-propos-de-via/renouvellement-flotte>

IMPACTS

Réduction de 25 % des temps de parcours

Tripler le nombre de trains journaliers dans le corridor

9,9 millions de passagers dans le corridor d'ici 2030

RETOMBÉES

Stimulation du développement économique

Alternative à la congestion routière des grands centres

10 à 14 millions de tonnes de CO₂ évitées d'ici 2050



50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 340
Montréal (Québec) H2X 3V4
514-522-2000
info@equiterre.org



50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 430
Montréal (Québec) H2X 3V4
514-932-8008
info@trajectoire.quebec