

Pour une Vision de la mobilité active avec un regard sur la gestion des déplacements

Mémoire présenté à la

Ville de Québec dans le cadre de la consultation publique menée en vue de l'adoption de la Vision de la mobilité active

31 mars 2021



Produit par



Rédaction et révision

Alexandra Leblanc – Conseillère en mobilité durable

Mathieu Hallé – Conseiller en mobilité durable

MOBILI-T, LE CGD DU QUÉBEC MÉTROPOLITAIN

À propos

Mobili-T, le Centre de gestion des déplacements du Québec métropolitain est un organisme à but non lucratif né en 2007 d'une initiative de Vivre en Ville, d'Accès transports viables et du Conseil régional de l'environnement de la Capitale-Nationale à regrouper différents projets en gestion de la demande en transport. L'organisme est maintenant membre de l'Association des Centres de gestion des déplacements du Québec (ACGDQ) qui bénéficie du soutien du Ministère des Transports du Québec (MTQ) dans le cadre d'un volet dédié de son *Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC)*. De ce fait, Mobili-T est mandaté pour œuvrer sur les territoires que sont ceux de la Capitale-Nationale, de la Chaudière-Appalaches, du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine.

Vision

Convaincu par la nécessité de diminuer les déplacements en auto solo, Mobili-T se donne pour vision de repenser et d'optimiser les déplacements pour favoriser les changements de comportement vers une mobilité plus durable. L'organisme vise ainsi une réduction des impacts du transport des personnes sur l'environnement et une amélioration du bien-être individuel et collectif en stimulant la demande pour les transports viables.

Mission

Plus concrètement, la mission de Mobili-T consiste à rendre les alternatives à l'auto solo accessibles et attrayantes en assistant tous types d'organisation, qu'elles soient publiques ou privées, dans la mise en place de solutions adaptées qui favoriseront et faciliteront une mobilité durable dans leur milieu.

TABLE DES MATIÈRES

Mise en contexte.....	1
Appui au projet de Vision	1
Enjeux en aménagement du territoire	1
Enjeux en gestion des déplacements	2
Sommaire des recommandations.....	3
Recommandations.....	4
Gestion des déplacements pour grands acteurs économiques.....	4
Gestion des déplacements pour promoteurs immobiliers	6
Gestion des déplacements pour organisateurs d'événements	8
Conclusion	10
Bibliographie	11

MISE EN CONTEXTE

Appui au projet de Vision

Mobili-T salue les efforts de la Ville de Québec à mettre de l'avant les déplacements actifs sur son territoire. Bien que la Vision des déplacements à vélo adoptée en 2016 s'avérait être un bon début en ce sens, il était devenu essentiel de réfléchir aux déplacements actifs de façon plus large (Ville de Québec, 2016). Nous accueillons donc d'un œil positif le projet de Vision de la mobilité active permettant aussi d'intégrer la marche et les déplacements intermodaux dans une perspective de mobilité durable. Cette Vision s'arrime bien avec le déploiement du Réseau structurant de transport en commun de Québec.

Enjeux en aménagement du territoire

Tout d'abord, nous tenons à affirmer notre appui quant aux pistes d'actions en aménagement du territoire visant à consolider et à bonifier l'offre de mobilité active à Québec. Nous croyons en l'importance d'une révision concertée du Guide de conception géométrique des rues afin de favoriser davantage la place accordée aux piéton-nes et aux cyclistes sur le domaine public. En ce sens, nous soutenons aussi les initiatives mises de l'avant par la Ville afin de déployer davantage de rues piétonnes, de rues partagées, de rues apaisées, de vélorues, de sentiers et de pistes cyclables en site propre. Plus largement, la Vision de la mobilité active devrait identifier des corridors structurants de transport actif à développer pour rompre les barrières entre les quartiers et, ainsi, relier plus facilement les quatre coins de la ville. En lien aussi avec le Réseau structurant de transport en commun, il sera nécessaire de réfléchir quant à son accessibilité par les modes actifs, en amont plutôt qu'après sa construction, afin de favoriser l'intermodalité. Rappelons que tout usager du transport collectif est aussi piéton ou cycliste pour le premier et le dernier kilomètre (Accès transports viables et *al.*, 2021).

De plus, nous sommes d'avis qu'il est primordial pour la Ville d'effectuer une distinction claire quant aux investissements et aux actions à poser à l'égard des cyclistes et des piéton-nes afin d'éviter un déséquilibre entre les deux. À cet effet, une analyse différenciée selon le sexe dans une perspective intersectorielle approfondie est également essentielle pour permettre une réponse adéquate aux besoins spécifiques de tous les types de population, notamment les personnes plus vulnérables. Finalement, un plan d'action détaillé avec des objectifs, des sous-objectifs, un service responsable, un échéancier ainsi qu'un comité de suivi aurait avantage à être intégré à même la Vision pour que des avancements concrets puissent être effectués rapidement par l'administration municipale en place (Accès transports viables et *al.*, 2021). Plusieurs organismes partenaires du milieu abordent chacun de ces sujets en profondeur dans leur mémoire respectif, y apportant des recommandations précises. Mobili-T invite la Ville à s'y référer, au besoin.

Enjeux en gestion des déplacements

Bien que nous appuyions fortement les nombreuses stratégies d'aménagement que la Ville entend mettre de l'avant et que plusieurs de nos partenaires proposent dans le cadre de leur mémoire respectif, nous croyons que la Vision de la mobilité active se doit d'intégrer aussi des stratégies ayant trait à la gestion de la demande en transport. Il est absolument essentiel d'impliquer les grands générateurs de déplacements que sont les entreprises, les institutions, les promoteurs d'immobiliers et les organisateurs d'événements lorsque vient le temps de réfléchir à la mobilité active. Le Plan de mobilité durable, qui a été adopté par la Ville en 2011, reconnaissait d'ailleurs l'importance de la gestion de la demande en mobilité durable et, ainsi, la pertinence de favoriser des stratégies à cet égard (Ville de Québec, 2011).

Les recommandations qui seront présentées dans notre mémoire se concentrent donc sur la mise en place de stratégies s'adressant aux générateurs de déplacements. En s'arrimant à l'offre de mobilité active, les stratégies en gestion de la demande en transport permettront de favoriser les changements de comportement et d'inciter un plus grand transfert modal vers des modes de déplacement actifs.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Les recommandations qui seront présentées dans le cadre de ce mémoire par l'équipe de Mobili-T ont été regroupées selon l'acteur qu'elles concernent plus particulièrement. Les voici donc résumées sommairement.

Grands acteurs économiques [Pages 4 à 6]



- ⊕ Mise en place d'une réglementation imposant à toute organisation qui emploie un certain nombre de personnes à se doter d'un plan de gestion des déplacements incluant des mesures favorisant la mobilité active.

Promoteurs immobiliers [Pages 6 à 8]



- ⊕ Mise en place d'une réglementation imposant à tout promoteur qui réalise un projet engendrant un nombre de déplacements donné ou comportant un nombre de mètres carrés particulier à se pourvoir d'un plan de gestion des déplacements incluant une diversité de mesures visant à stimuler la mobilité active.
- ⊕ Encourager fortement les promoteurs immobiliers à adopter les baux verts pour encourager la mobilité active d'une façon durable par la rédaction d'un guide à cet effet.

Organisateurs d'événements [Pages 8 à 9]



- ⊕ Adopter des pratiques contraignant les organisateurs d'événements de moyenne à grande envergure à se soucier davantage des enjeux de mobilité active dans leur contexte avant l'obtention de leur permis.

RECOMMANDATIONS

Gestion des déplacements pour grands acteurs économiques

Pour les organisations publiques ou privées qui emploient et accueillent un bon nombre d'individus, les enjeux de mobilité sont importants, tant du point de vue économique, que des points de vue social et environnemental. Certaines de ces organisations veulent favoriser le recrutement et la rétention de personnel alors que d'autres préfèrent réduire leur empreinte écologique ou offrir de meilleures conditions de travail dans le but de s'inscrire comme un employeur de choix. Toutes les raisons sont bonnes pour que les organisations s'intéressent davantage à la mobilité durable, puisque, non seulement, elles y gagnent, mais la société y gagne aussi (Mobili-T, 2021).

Étant de grands acteurs économiques, les organisations génèrent beaucoup de déplacements et elles ont, ainsi, une influence notable sur la mobilité régionale. Elles sont effectivement en bonne partie responsables des heures de pointe et de la congestion routière qui en découle. La Ville de Québec aurait donc tout intérêt à reconnaître davantage cette influence en impliquant les organisations dans ses stratégies visant à favoriser la mobilité active. En ce sens, il pourrait être envisagé de mettre en place un ***règlement imposant à toute organisation employant un certain nombre d'employées à se doter d'un plan de gestion des déplacements incluant différentes mesures pour favoriser la mobilité active.*** En stimulant la demande pour les modes de transport actifs, la Ville de Québec disposera assurément d'un plus grand levier lui permettant de continuer d'accroître son offre de mobilité active afin de répondre à cette demande.

L'État de Washington, aux États-Unis, dispose, depuis 1991, d'une loi ayant des objectifs en ce sens. En effet, la *Washington State Commute Trip Reduction (CTR) Law* cible les entreprises comptant 100 employées et plus à temps plein qui ont à se déplacer en heures de pointe dans les neuf comtés les plus peuplés de l'État. Les employeurs développent et gèrent leurs propres programmes en se basant sur des stratégies de gestion de la demande en transport identifiées comme ayant le plus grand impact pour les employé-es ainsi que sur des objectifs adoptés localement pour réduire les trajets en véhicules et les kilomètres parcourus. Ce sont plus de 1 000 lieux d'emploi et 550 000 navetteurs-euses qui y participent dans tout l'État (Washington State Department of Transportation, 2021).

Plus près de chez nous, à Montréal, l'arrondissement de Saint-Laurent impose, lui aussi, ce type de réglementation depuis 2016. Le règlement prescrit la réalisation d'un plan de gestion des déplacements (PGD) pour toute demande de permis de construction ou de certificat d'autorisation concernant un projet institutionnel, commercial ou industriel qui génère plus de 100 cases de stationnement (Développement économique Saint-Laurent, 2017).

Plus concrètement, ces PGD visent à dresser un portrait quant au transport des personnes et à développer des solutions concrètes, adaptées au contexte, qui favoriseront l'utilisation des modes de transport durables et augmenteront l'accessibilité du site. Un tel plan se décline généralement en trois grandes étapes, soit le diagnostic, le plan d'action, ainsi que la mise en œuvre et le suivi des mesures en mobilité durable.

Étapes de réalisation d'un PGD

Phase 1 Diagnostic	Phase 2 Plan d'action	Phase 3 Mise en œuvre
▪ Analyse de l'offre en transport ▪ Sondage sur les habitudes de déplacement ▪ Analyse des programmes internes existants ▪ Bilan des points forts et des éléments à améliorer / à prévoir	▪ Élaboration des mesures ciblées en fonction du diagnostic ▪ Estimation des coûts ▪ Scénarios de transfert modal ▪ Élaboration d'indicateurs de suivi	▪ Mise en place des mesures ▪ Suivi des indicateurs (sondage de suivi) ▪ Rétroaction et ajustement

Les Centres de gestion des déplacements (CGD) sont mandatés par le MTQ afin d'offrir ce type de service aux entreprises et institutions et de les accompagner dans cette démarche. Les trois étapes de réalisation d'un PGD sont décrites à la figure ci-haut.

Réalisation du graphique : Mobili-T, 2021.

L'étape du diagnostic vise, dans un premier temps, à faire état de l'offre en transport et de l'aménagement urbain autour du générateur, de ses installations et infrastructures, ainsi que de ses programmes internes liés aux déplacements. Dans un deuxième temps, une étude est réalisée sur les habitudes de déplacement et sur les potentiels en matière de changement de comportement des employées, étudiantes et ou clientes du générateur, par l'entremise d'un sondage.

Le plan d'action vient ensuite proposer une série de mesures concrètes, pertinentes en ce qui a trait au contexte, à mettre en place pour bonifier les installations ainsi que les programmes du générateur, qui se divisent généralement en plusieurs axes de travail que sont la gestion interne, les communications, les transports collectifs, les transports actifs, le covoiturage, le stationnement et les déplacements professionnels.

L'étape de mise en œuvre et de suivi vise, quant à elle, à assurer la pérennité des mesures en réévaluant les besoins et les enjeux liés au transport dans le temps.

Selon la réglementation de l'arrondissement de Saint-Laurent, ces plans doivent être mis à jour tous les trois ans (Développement économique Saint-Laurent, 2017). Les études nous démontrent que des mesures en ce sens permettent d'envisager un transfert de l'utilisation de l'auto solo vers un mode durable de l'ordre de 4 à 20 % pour les déplacements en période de pointe (Victoria Transport Policy Institute, 2019). Les transports actifs étant, bien souvent, une partie importante de cette démarche, il va sans dire que ceux-ci y sont fortement encouragés.

Gestion des déplacements pour promoteurs immobiliers

Pour les promoteurs immobiliers qui choisissent d'investir dans la concrétisation de projets de développement majeurs, les enjeux de mobilité occupent une importance capitale. Les motivations qui les animent, à cet égard, sont nombreuses. Certains y voient une condition essentielle du succès de leur projet, alors que d'autres y entrevoient la potentialité d'une meilleure rentabilité financière ou y perçoivent la possibilité d'atteindre un niveau plus élevé de certification pour leur ensemble immobilier (IDU, 2021; Centris, 2016; IWBI, 2021). Ils ont donc toutes les raisons du monde de s'intéresser à la mobilité durable dans le cadre de leurs projets puisqu'ils y gagnent et la collectivité aussi.

La réalisation de ces derniers a un impact certain sur la ville, l'implantation de nouvelles résidences ou d'un nouveau complexe commercialo-industriel ayant nécessairement pour effet de stimuler davantage de déplacements dans un secteur donné. Il est donc tout dans l'intérêt de la Ville de Québec de reconnaître le rôle de ces faiseurs de ville à ce niveau et de les impliquer au sein de ses stratégies en matière de mobilité active. Il pourrait ainsi être judicieux que cette dernière envisage la mise en place d'une ***réglementation imposant, aux promoteurs immobiliers, la réalisation d'un plan de gestion des déplacements comportant une diversité de mesures visant à stimuler la mobilité active pour tout projet engendrant un nombre de déplacements donné ou comportant un nombre de mètres carrés particulier.***

Les neuf municipalités qui composent la région de York dans le Grand Toronto se sont déjà lancées dans cette aventure, celles-ci exigeant la production d'un plan de mobilité des transports lorsqu'un développement immobilier engendre le déplacement de 100 personnes ou plus. Au sein de celui-ci, les promoteurs doivent détailler les initiatives et les mesures qu'ils comptent mettre en place pour s'assurer d'une réduction des parts modales de l'auto solo dans le contexte de leur projet (York Region, 2016 : 5). Par ailleurs, de son côté, la Ville de Vancouver exige la production d'un plan de gestion de la demande en transport préalable à l'émission d'un permis pour les projets réalisés en son centre-ville ou pour ceux dont le site est d'une taille de 8 000 m² et plus ou qui comportent au moins 45 000 m² de nouvel espace plancher. Le promoteur est alors dans l'obligation de détailler les mesures qu'il compte mettre en place, notamment en termes de transports actifs, et la façon selon laquelle il compte s'y prendre pour promouvoir ces différentes mesures (City of Vancouver, 2018 : 1-3).

La Ville de Québec pourrait également *inciter les promoteurs immobiliers à adopter des stratégies qui visent plus précisément les locataires commerciaux de leurs projets via le principe des baux verts*, qui permet au propriétaire d'un bâtiment et à ses locataires de procéder à l'adoption et au maintien de mesures respectueuses de l'environnement dans leurs pratiques (Oberle et Sloboda, 2006 : 32). Par rapport au modèle standard, le bail vert peut comporter, dépendamment du projet, des dispositions qui permettent une réduction de l'utilisation de l'automobile au profit de modes de transports alternatifs. À titre d'exemple, des dispositions relatives à la favorisation de l'utilisation du vélo pourraient y être incluses avec l'exigence qu'un certain nombre de douches, de supports à vélo et de casiers soit fourni. Dans la même perspective, le propriétaire d'immeuble qui souhaite favoriser la mobilité active pourrait indiquer les détails des programmes incitatifs qu'il souhaite mettre en place au sein du bail et des règlements qui lui sont attachés (Oberle et Sloboda, 2006 : 36).

Le vélo, un mode de transport pouvant être facilité par les promoteurs



Dans le cadre de son projet les Terrasses du Bourg, au sein de l'arrondissement Charlesbourg, le promoteur Logisbourg a accordé une place relativement intéressante au vélo, fournissant à ses locataires des supports à vélo extérieurs disponibles en période estivale et des espaces de rangement intérieurs sécurisés.

Source de l'image : Logisbourg, 2021.

Cette pratique est déjà bien implantée en Australie. Les agences gouvernementales du pays ont effectivement mis en place le *Green Lease Schedule* en lien avec la location de locaux neufs ou en partie rénovés au sein d'immeubles. Il s'agit d'un document standard disponible sous huit formes différentes pour assurer une meilleure adaptation aux divers types de bâtiment ainsi qu'à leurs usages. Celui-ci peut alors être mis en place en lien avec le bail commercial qui doit faire l'objet de négociations entre les parties impliquées (Bright, Hinnells, Langley et Woodford, 2008 : 546).

Cette façon de faire est aussi préconisée au Royaume-Uni où un certain nombre d'outils ont été développés pour inciter à un changement des pratiques de gestion d'immeubles afin qu'elles soient significatives d'un point de vue environnemental (Bright *et al.*, 2008 : 545-546). Le Centre de recherche en milieu bâti, en collaboration avec d'autres organisations, a procédé au développement d'un guide de bonnes pratiques à cet égard pouvant être utilisé par les gestionnaires immobiliers publics et privés (CRiBE, 2007a et 2007b). Il explique de quelle façon un bail peut être utilisé pour atteindre des objectifs ayant trait au développement durable à l'échelle d'un bâtiment, tout en incluant des mesures pouvant être appliquées et en listant un certain nombre d'aspects clés à considérer.

Gestion des déplacements pour organisateurs d'événements

Pour les organisateurs qui travaillent à la tenue d'événements d'envergure, les enjeux relatifs à la mobilité ont une importance non négligeable. En effet, d'un point de vue économique, ceux-ci ont pour objectif que leur événement soit un succès, assurant ainsi un afflux financier l'année suivante par un retour des participantes. D'ailleurs, à cet égard, les détails logistiques, dont la gestion du stationnement et l'accessibilité au site, constituent 50 % du succès d'un événement (Hébert, 2018). Il est donc tout à l'avantage des organisateurs d'événements de s'attarder à la mobilité durable au sein de leur contexte particulier puisqu'ils y ont beaucoup à gagner, tout comme la société.

La tenue d'événements de moyenne à grande envergure a un impact certain sur la génération de déplacements. Or, les participantes à ces activités ont généralement l'habitude d'utiliser l'automobile solo pour s'y rendre, ce qui a pour effet d'engendrer des problèmes relatifs au stationnement, de même que de la congestion routière (MTQ, 2019 : 24). Il serait donc dans l'avantage de la Ville de Québec de reconnaître le rôle qu'ont à jouer ces intervenants à ce niveau et de leur faire une place particulière dans ses stratégies liées à la mobilité active. En ce sens, elle pourrait envisager de se doter de ***pratiques plus formelles de gestion responsable d'événements, mettant un accent plus particulier sur les enjeux de mobilité active.***

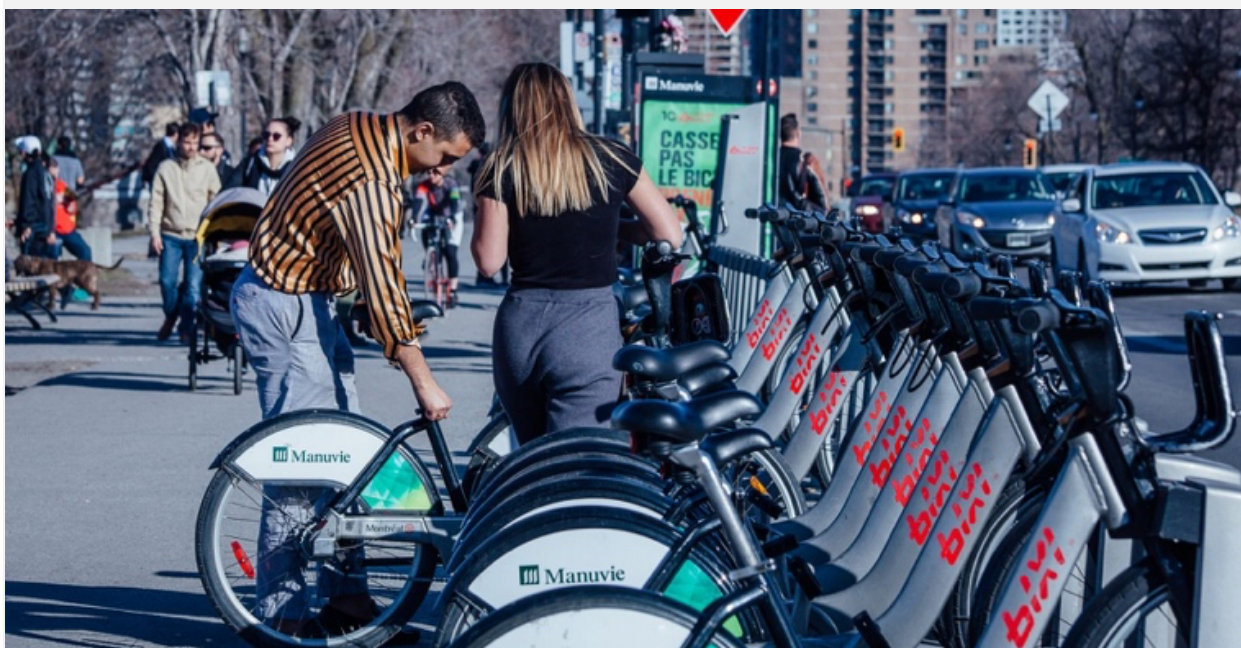
Bien que la Ville de Québec attache déjà une certaine importance aux mesures de développement durable dans le contexte événementiel, celle-ci exigeant aux organisateurs d'événements d'identifier les mesures qui seront mises en œuvre dans le cadre leur événement au sein du formulaire devant être rempli pour obtenir l'autorisation de le tenir, elle pourrait aller beaucoup plus loin en termes de transport plus généralement et de mobilité active plus spécifiquement (Ville de Québec, 2021).

La Ville de Calgary a déjà emprunté ce chemin, exigeant ainsi des organisateurs d'événements spéciaux ayant lieu dans des parcs de lui fournir un document décrivant avec précision les mesures qu'ils comptent mettre en place dans une perspective de réduction de la pression sur les stationnements et de la congestion routière, et ce, avant de se voir accorder un permis.

Dans son guide comportant ses grandes lignes à l'égard des événements spéciaux, elle a décidé d'aller plus loin que simplement le traditionnel transport en commun. Cette dernière est allée jusqu'à identifier certaines solutions, en mentionnant, entre autres, que le vélo pouvait constituer une solution particulièrement intéressante dans le contexte et qu'elle pouvait même fournir des supports à vélo (City of Calgary, 2006).

En lien avec son *Plan de développement durable*, la Ville de Montréal a aussi choisi cette voie en se dotant de pratiques en matière de gestion responsable d'événements certifiées par le Bureau de la normalisation du Québec (BNQ) (Ville de Montréal, 2020a). Elle a alors procédé à la préparation d'un aide-mémoire à l'intention des organisateurs d'événements se voulant écoresponsables, qui traite de différents éléments à ne pas oublier. Cette dernière est même allée jusqu'à identifier des mesures à mettre en place pour inciter les participantes à opter pour un moyen de transport durable et pour réduire l'impact sur l'environnement des transports dans le cadre de l'organisation de l'événement, dont « *Valoriser le transport actif et collectif dans les communications avec les participants* » et « *S'assurer qu'il y a des supports à vélos sécuritaires à proximité et en quantité suffisante* » (Ville de Montréal, 2020b : 4).

Incitation aux transports actifs dans l'organisation de grands événements



La Ville de Montréal a déjà fait un bout de chemin dans une perspective d'inciter les organisateurs de grands événements à mettre en place des mesures favorisant l'utilisation des moyens de transport alternatifs à l'auto solo.

Source de la photo : Le Devoir, 2019.

CONCLUSION

En résumé, Mobili-T tient à saluer de nouveau les efforts de la Ville de Québec dans ses réflexions sur son projet de Vision de la mobilité active. Les stratégies en aménagement du territoire qui seront mises de l'avant permettront certainement d'améliorer l'offre de mobilité active à Québec, au plus grand bien-être des citoyen·nes et des visiteur·euses de la capitale. Nous souhaitons réitérer notre plein appui en regard aux nombreuses stratégies à cet égard proposées par d'autres organismes partenaires du milieu.

Toutefois, en lien avec l'expertise de Mobili-T en gestion de la demande en transport, nous tenons à rappeler que notre principale préoccupation se concentre autour du rôle des générateurs de déplacements au sein de ce projet de Vision. À cet effet, nous croyons sincèrement en l'impact de la mise en place de stratégies en gestion des déplacements qui permettront aux grands acteurs économiques, promoteurs immobiliers et organisateurs d'événements de s'inscrire comme des acteurs importants de la mobilité active à Québec.

Notre équipe se tient à votre disposition, au besoin, pour toutes questions relatives à la gestion de la demande en transport.

BIBLIOGRAPHIE

- ACCÈS TRANSPORTS VIABLES, CIUSSS DE LA CAPITALE-NATIONALE COOP ROUE-LIBRE, MOBILI-T, TABLE DE CONCERTATION VÉLO DES CONSEILS DE QUARTIER, TRAJECTOIRE QUÉBEC, VÉLOCENTRIX, VÉLO QUÉBEC et VIVRE EN VILLE (2021) *Rencontre du 17 mars 2021 des organismes partenaires*. Document inédit, Québec.
- BRIGHT, Susan, HINNELS, Mark, LANGLEY, Angela et WOODFORD, Lloyd (2008) The Greening of Commercial Leases. *Journal of Property Investment and Finance*, 26 (6) : 541-551.
- CENTRE FOR RESEARCH IN THE BUILT ENVIRONMENT (CRiBE) (2007a) *Incorporating Environmental Best Practice into Commercial Tenant Lease Agreements : Good Practice Guide – Part 1*. Site consulté le 6 janvier 2021. https://www.researchgate.net/publication/262794146_INCORPORATING_ENVIRONMENTAL_BEST_PRACTICE_INTO_COMMERCIAL_TENANT_LEASE_AGREEMENTS_GOOD_PRACTICE_GUIDE_-_PART_1C
- CENTRE FOR RESEARCH IN THE BUILT ENVIRONMENT (CRiBE) (2007b) *Incorporating Environmental Best Practice into Commercial Tenant Lease Agreements : Good Practice Guide – Part 2*. Site consulté le 6 janvier 2021. https://www.researchgate.net/publication/262794351_Incorporating_Environmental_Best_Practice_into_Commercial_Tenant_Lease_Agreements_Part_2
- CENTRIS (2016) *Le transport en commun et la valeur des propriétés*. Site consulté le 22 mars 2021. <https://www.centris.ca/fr/blogue/immobilier/le-transport-en-commun-et-la-valeur-des-proprietes>
- CITY OF CALGARY (2006) *Special Events Guidelines*. Site consulté le 16 novembre 2020. <https://www.calgary.ca/content/dam/www/csps/recreation/documents/festival-planning/special-events-guidelines.pdf>
- CITY OF VANCOUVER (2018) *Planning By-law Administration Bulletins. Transportation Demand Management for Developments in Vancouver*. Site consulté le 16 novembre 2020. <https://vancouver.ca/files/cov/transportation-demand-management-for-developments-in-vancouver.pdf>
- DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE SAINT-LAURENT (2017) *Transport : la réglementation sur les PGD*. Site consulté le 22 mars 2021. <https://www.destl.ca/blog/transport-la-reglementation-sur-les-pgd>
- HÉBERT, Claudine (2018) *N'oubliez surtout pas les détails logistiques*. Site consulté le 22 mars 2021. <https://www.lesaffaires.com/dossier/reunions-et-congres-nos-meilleures-recettes/n-oubliez-surtout-pas-les-detaills-logistiques/604724>
- INSTITUT DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DU QUÉBEC (IDU) (2021) *Mémoire de l'Institut de développement urbain du Québec présenté à la Ville de Québec dans le cadre des consultations publiques sur la Vision d'aménagement du secteur Chaudière*. Site consulté le 22 mars 2021. [https://cdn.ca.yapla.com/company/CPY33CMa1BQmWqtEySkclKp/asset/files/2021-01-08_IDU_Me%CC%81moire%20VisionChaudiere_VF\(7\).pdf](https://cdn.ca.yapla.com/company/CPY33CMa1BQmWqtEySkclKp/asset/files/2021-01-08_IDU_Me%CC%81moire%20VisionChaudiere_VF(7).pdf)

INTERNATIONAL WELL BUILDING INSTITUTE (IWBI) (2021) *Standard | WELL v2*. Site consulté le 22 mars 2021. <https://v2.wellcertified.com/wellv2/en/overview>

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ) (2019) *Enquête Origine-Destination – Région Québec-Lévis. La mobilité des personnes dans la région de Québec-Lévis*. Site consulté le 22 mars 2021. https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/Planification-transports/enquetes-origine-destination/quebec/2017/Documents/EOD17_faits_sai llants_VF.pdf

MOBILI-T (2021) *Pourquoi une démarche en mobilité durable?* Site consulté le 22 mars 2021. <https://mobili-t.com/>

OBERLE, Katherine et SLOBODA, Monica (2006) The Importance of ‘Greening’ Your Commercial Lease. *Real Estate Issues*, 35 (1) : 32-41.

VICTORIA TRANSPORT POLICY INSTITUTE (2019) *Commute Trip Reduction (CTR). Programs That Encourage Employees to Use Efficient Commute Options*. Site consulté le 6 janvier 2021. <https://www.vtpi.org/t dm/t dm9.htm>

VILLE DE MONTRÉAL (2020a) *Organiser un événement écoresponsable*. Site consulté le 16 novembre 2020. https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,112081575&_dad=portal&_schema=PORTAL

VILLE DE MONTRÉAL (2020b) *L’organisation d’événements écoresponsables. Aide-mémoire*. Site consulté le 16 novembre 2020. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/d_durable_fr/media/documents/EVENEMENT_AIDE_MEMOIRE.PDF

VILLE DE QUÉBEC (2011) *Plan de mobilité durable. Pour vivre et se déplacer autrement*. Site consulté le 22 mars 2021. <https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/transport/docs/PlanMobiliteDurable.pdf>

VILLE DE QUÉBEC (2016) *Vision des déplacements à vélo*. Site consulté le 22 mars 2021. https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/transport/docs/vision_deplacements_velo.pdf

VILLE DE QUÉBEC (2021) *Organiser un événement. Documents relatifs à l’organisation d’un grand événement*. Site consulté le 22 mars 2021. https://www.ville.quebec.qc.ca/gens_affaires/evenement/documents.aspx

WASHINGTON STATE DEPARTMENT OF TRANSPORTATION (2021) *Commute Trip Reduction*. Site consulté le 22 mars 2021. <https://wsdot.wa.gov/transit/ctr/home>

YORK REGION (2016) *Transportation Mobility Plan Guidelines for Development Applications*. Site consulté le 16 novembre 2020. https://www.york.ca/wps/wcm/connect/yorkpublic/71d2f725-b82e-4c96-b181-132ff43f1fda/16214_Mobility_Plan_Guidelines_Accessible.pdf?MOD=AJPERES&CVID=mul36i8