

*Gatineau 28 Juin 2020*

À qui de droit,

En ce qui concerne : *Auto-solo*

Dans ce dossier, je présenterai une analyse en trois parties de la détérioration de l'environnement causé par la voiture privée des problèmes, de la congestion routière, et du coût élevé du transport en commun. De plus, je proposerai mon opinion sur les effets sur le transport en commun par le Covid-19 et celui de l'arrivée du véhicule autonome. Le but ultime est la réduction des automobiles sur les routes, particulièrement aux heures de pointe. Ma solution vise la voiture privée avec un seul occupant, *l'auto-solo*.

## **Gaz à effet de serre (GES) et *l'auto-solo***

La grande majorité de la population possédant une voiture, l'utilise de façon individuelle, sans aucun autre passager (*auto-solo*). Ceci est parmi les plus importantes sources d'émission de GES. Le phénomène de prendre sa voiture de façon non-collective n'est pas anodin. Il est réel et il s'accroît malgré tous les efforts à l'égard du covoiturage.

Une solution innovante pour promouvoir correctement le covoiturage consiste à rémunérer adéquatement les propriétaires-conducteurs qui font du covoiturage pour le trajet entre leur domicile et le lieu de travail. En plus d'une compensation financière, le propriétaire-conducteur qui transporte des passagers qui laissent derrière leur voiture à la maison, réduit l'empreinte écologique du transport et pourrait accumuler des crédits carbone. Il s'agit d'une solution peu coûteuse et facile à mettre en œuvre avec des avantages directs.

Il ne fait aucun doute que l'augmentation du nombre de personnes par voiture est essentielle pour réduire progressivement les dommages importants à l'environnement et à

la santé des citoyens. Donner la priorité à l'efficacité du transport de passagers, en réduisant le nombre de voitures sur les ponts, les tunnels et les routes principales pendant les heures de pointe, réduira considérablement les émissions néfastes de GES. Il s'agit simplement d'une action notable qui aura naturellement des répercussions positives sur la qualité de l'air que nous respirons et de l'ensemble du réseau routier.

Réduire les GES polluants en réduisant suffisamment la congestion automobile est non seulement entièrement bénéfique pour l'environnement, mais aussi pour la santé de la population et du portefeuille. Plus nous retirons rapidement les voitures, plus nous réduisons inévitablement les coûts de congestion et leurs émissions nocives de GES. **Un problème de telle envergure a besoin d'une solution radicale avec des retombées intéressantes et immédiates.**

### ***Auto-solo* et la congestion de la route**

La voiture avec un seul occupant (*auto-solo*) représente une des principales causes de la congestion routière et ses effets néfastes, notamment aux heures de pointe. Payer les chauffeurs propriétaires pour faire du covoiturage pendant que leurs passagers autorisés abandonnent leur voiture privée à la maison offre une solution innovante pour réduire la congestion du trafic. Cette solution potentielle mérite d'être explorée rigoureusement. C'est déprimant, mais c'est l'ultime réalité, les gens ne réagissent qu'à l'argent.

La suppression des voitures sur les routes l'emporte largement sur les coûts excessifs de la construction de nouvelles infrastructures routières. Il est évident que quand il y a moins de voitures, nous avons de concert un effet positif sur la diminution de la congestion automobile, la diminution de la pollution atmosphérique et sonore, la diminution des accidents et des blessures, la diminution de l'usure des routes et des ponts et l'amélioration globale du bien-être de tous les citoyens.

Plutôt que de construire des infrastructures routières supplémentaires, il est maintenant le temps d'investir correctement dans des initiatives pour réduire le nombre de véhicules sur la route. Il est bien connu que l'ajout de ponts ou de routes ne réduit pas la circulation, mais plutôt l'aggrave et rapidement. Mettre en avant la principale priorité qu'est l'efficacité routière nécessite une analyse des solutions créatives impliquant l'utilisation appropriée de la voiture particulière.

Nous sommes incontestablement à l'aube de l'économie du partage. C'est un modèle qui fonctionne plutôt bien dans le transport interurbain (Amigo, Communauto). Malgré des voies réservées au covoiturage, plus de 80 % des voitures aux heures de pointe ont un seul occupant. Notre taux d'occupation est honteusement bas. Il faut absolument faire quelque chose pour améliorer significativement ce taux d'occupation ridicule et il ne fait aucun doute que le covoiturage soit une solution importante à promouvoir agressivement.

La loi québécoise dicte que pour offrir ou effectuer un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile, une personne doit posséder un permis de taxi. Le manque de gain monétaire est possiblement la raison fondamentale de l'absence de popularité du covoiturage. Un investissement ciblé dans une stratégie globale pourrait convaincre des conducteurs de transporter des passagers qui eux, laisseraient leur automobile à la maison, surtout pour les trajets réguliers au travail.

L'idée est donc que les sociétés de transport public rémunèrent certains propriétaires de véhicules comme entrepreneurs privés pour transporter leurs concitoyens. Devant les bouleversements de l'industrie du taxi (Uber et autres), les sociétés de transports pourraient profiter de leur avantage juridique pour ainsi gagner des parts de marché.

## **Transporter les gens à une fraction du prix de l'autobus ?**

Pour répondre à cette question clé, il faut reconnaître le coût réel du transport collectif. Comme exemple, le budget sommaire 2019 de la Société de Transport de l'Outaouais

(STO) est de 149.2 millions pour 22 millions de déplacements, soit 6.78 \$ par déplacement.

En ce qui est du futur tramway de Gatineau, le coût optimiste est estimé à 2,1 milliards de dollars pour une desserte d'environ 100 000 personnes. Si 20 % de la population ciblée utilise le nouveau tramway, le coût moyen sera de 7,60 \$ par trajet. Ce coût par déplacement inclut les intérêts (3 %) sur le capital pour sa construction de 2,1 milliards et les honoraires d'entretien à 4 millions/mois. À cela, s'ajouteront d'autres dépenses de fonctionnement et les dépassements de coûts. De plus, le tramway n'élimine pas entièrement les frais d'exploitation de l'autobus. Quant au tramway de la ville de Québec, il est difficile de correctement évaluer le coût par déplacement, mais on peut en déduire qu'il ne coûtera pas moins cher.

Une occasion d'affaires se présente donc pour la STO et à toutes les autres sociétés de transports publics : intégrer correctement l'auto privée avec chauffeur propriétaire dans son plan de transport collectif. L'arrivée d'Uber a profondément changé le transport des personnes. Les Sociétés de transports publics doivent être efficacement à l'avant-garde pour contrôler ce marché et le peuvent dès aujourd'hui avec très peu d'investissement.

Dans le scénario réalisable suivant : la STO compense le chauffeur propriétaire sélectionné 600 \$ par mois (un exemple de paiement), 300 \$ pour l'aller et 300 \$ pour le retour pour transporter 3 passagers dans son auto privée 20 jours par mois. Ainsi, chaque mois, la STO transporterait 4 personnes, soit les 3 passagers et le chauffeur aller-retour pour un total de 160 déplacements pour 600 \$. Comme résultat, nous avons un coût de 3.75 \$ par déplacement au lieu du coût actuel de 6.78 \$ du transport par autobus. Par conséquent, la STO ferait une économie 3.03 \$ pour chaque déplacement, presque 50 % de moins. Les passagers autorisés, qui typiquement laissent leur voiture à la maison, peuvent acheter leur laissez-passer mensuel directement à la STO comme ils le feraient pour l'autobus municipal.

En tant que scénario possible, il permettrait d'atteindre l'objectif ultime de réduction de la congestion et des émissions polluantes. Cet effort financièrement viable réduirait radicalement et simultanément le coût par trajet et le nombre de voitures sur la route. En tant, qu'élément essentiel de leur stratégie globale, les entreprises de transports publics doivent offrir au coût le plus raisonnable possible un plan de transport diversifié (train, bus et voiture). Ils doivent également tenir dûment compte des réalités démographiques de la population qu'ils desservent. Ils pourraient ajouter un nombre limité de titulaires de contrat à leur offre de service. Il s'agit d'une solution réaliste et attrayante, en particulier dans les zones à faible densité où circuler des bus est extrêmement coûteux. **Remarquer qu'à 600 \$ par mois, c'est possiblement 3 autos retirées par trajet pour 15 \$.**

## **Covid-19 et le transport public**

Avec l'arrivée du virus infectieux Covid-19, nous avons constaté instantanément une réduction marquée de la congestion automobile. Les personnes concernées travaillent prudemment à la maison ou ont tragiquement perdu leur emploi. À leur retour, quels moyens de transport adéquats ces personnes vont-elles envisager ? Nous ne savons pas, mais un critère réaliste est qu'ils prendront en considération le risque excessif d'infection virale du transport collectif. Certains utiliseront le transport actif comme le vélo ou la marche, d'autres utiliseront leur voiture personnelle. Quand sans aucun doute un hiver féroce reviendra, que feront-ils inévitablement ? Certains, à contrecœur, n'auront pas d'autre choix que de choisir les transports en commun, beaucoup préféreront naturellement leur voiture sans virus et ils seront seuls à bord (*auto-solo*).

Une catastrophe routière se profile. Si nous avons de la chance, peut-être que la plupart des gens continueront de travailler principalement à la maison ou que nous aurons des semaines de travail de 4 jours, peut-être que nous répartirons les heures de pointe. Tous ces scénarios réduiraient la congestion routière. Une autre solution créative qui mérite d'être envisagée est de l'instauration d'incitatifs financiers avantageux au covoiturage. Le covoiturage est moins polluant que *l'auto-solo* et moins risqué de contamination virale

qu'un autobus public. C'est un excellent compromis, surtout si, en retour, les passagers délaissent leur véhicule.

Les entreprises de transports publics sont un des grands perdants des effets désastreux du Covid-19 sur le transport de passagers. D'un autre côté, il y a certaines bonnes répercussions. Ce ralentissement marqué de la demande spécifique de transport de personnes diminue généralement la demande urgente de nouveaux bus ou de système structurants dans les transports collectifs. Cela fournit de manière adéquate une occasion unique de prendre du recul et de réévaluer leurs besoins avant l'arrivée massive du véhicule électrique ou en particulier du véhicule autonome. Le véhicule autonome sera capable de créer un train routier sans limite physique du chemin de fer. Par conséquent, un train routier autonome sera beaucoup plus efficace et versatile qu'un tramway.

Avant de dépenser des sommes astronomiques pour de nouveaux projets de transport de public, il faut considérer pleinement les possibilités du véhicule autonome de différentes capacités. Moins de passagers signifient qu'il a moins de risques de contamination. Le véhicule autonome sera plus sûr et plus efficace et il sera moins cher que les taxis locaux et les transports publics traditionnels. L'arrivée du virus Covid-19 offre par inadvertance l'occasion d'examiner correctement comment il est possible d'améliorer la sécurité et l'efficacité du système en plus d'adopter de nouvelles méthodes de fonctionnement à coûts réduit.

## ***L'auto-solo et le véhicule autonome***

L'utilisation intensive de véhicules autonomes contribuera sans aucun doute à une conduite optimisée avec divers avantages distincts, notamment une réduction considérable des émissions de dioxyde de carbone et des économies potentielles des coûts de main-d'œuvre (pas de conducteur). Il est également prévu qu'à long terme, les véhicules autonomes constitueront une avancée substantielle pour la sécurité routière et la mobilité durable. L'assimilation de la technologie révolutionnaire aura un impact

significatif sur le transport de voyageurs et les infrastructures routières. Une grande opportunité se présente aux entreprises de transports publics avec l'intégration efficace de ces véhicules autonomes.

Que le véhicule autonome réduise ou non considérablement le phénomène social du conducteur solitaire (*auto-solo*), il reste essentiel de réduire rapidement le nombre de voitures sur les routes. En y parvenant maintenant, il sera possible de réévaluer la légitimité d'investir dans des nouvelles infrastructures routières et des nouveaux projets de système structurants de transports collectifs avant l'arrivée inévitable du véhicule autonome. De grosses économies sont en jeu.

Il faut considérer la possibilité que l'introduction massive du véhicule autonome arrivera subitement dans un avenir rapproché. Nous sommes sur le point de vivre une deuxième révolution des transports. Quelles sont les questions critiques qui se posent ? Eh bien, à quelle rapidité cette transition aura-t-elle lieu et quels seront alors les effets sur les infrastructures ?

La dernière fois que les transports et les villes ont subi une transformation aussi extrême, c'est lorsque le Modèle T de Ford a remplacé le cheval et la calèche. Cette fois, le changement profond est susceptible d'être brutal par rapport à l'arrivée du Modèle T. Ces véhicules autonomes vont changer l'efficacité du système de transport public et contesteront la propriété privée des voitures. Les erreurs du passé seront généralement répétées à moins que les villes consacrent une attention particulière à la façon dont le véhicule autonome évoluera et bouleversera les schémas de déplacement de la population. Nous vivons, au quotidien, les conséquences des erreurs précédentes à travers la congestion du trafic et *l'auto-solo*. **Une ville moderne qui pense en avance, reste en avance.**

## Conclusion

La grande majorité de nouveau projet d'infrastructures routières et tous les projets de système structurants de transports collectifs soutiennent au moins un objectif commun, réduire les embouteillages aux heures de pointe. Avec l'arrivée du virus Covid-19, la congestion du trafic n'est plus un problème. Les bus, les autoroutes et les ponts sont vides. Nous bénéficions présentement d'une opportunité inestimable. Avant de subventionner des milliards de dollars dans des projets excessivement coûteux pour réduire la congestion routière, nous devons prendre du recul et évaluer avec précision leurs besoins. Il existe entre autre plusieurs alternatives plus économiques et facilement réalisables : le transport actif, le télétravail, la semaine de travail de quatre jours, l'attribution des heures de pointe et l'incontournable covoiturage lucratif. Il faut réduire le nombre d'auto sur les routes et pour cela nous devons réfléchir avant d'agir stupidement dans la précipitation et anticiper sérieusement l'avenir prévisible.

## Une liste partielle des bénéficiaires du document

### Gouvernement du Canada

- Députés fédéral au Québec
- Députés fédéral près Ottawa
- Ministère environnement du Canada
- Ministère transport du canada
- Ministre de l'Infrastructure et des Collectivités
- Office transport Canada
- Commission de la capitale nationale (CCN)

### Parti Federal

- NCA Alliance nationale des Citoyens
- Stop Climate Change Party
- Le Parti pour la Protection des Animaux du Canada
- Bloc Québécois
- Parti vert du Canada
- NPD-Nouveau Parti démocratique

- Parti Conservateur du Canada
- CAC Parti de la coalition des anciens combattants du Canada
- Parti de l'Héritage Chrétien
- Parti Libéral du Canada
- Parti Libertarien du Canada
- Parti marijuana
- Parti Nationaliste
- Parti populaire du canada
- Parti pour l'Indépendance du Québec
- Ministère environnement du Canada
- Ministère transport du canada
- Ministre de l'Infrastructure et des Collectivités
- Office transport Canada
- Commission de la capitale nationale (CCN)

### Gouvernement Québec

- Députés du gouvernement du Québec
- Parti Vert
- Parti Québécois
- Parti Libéral du Québec
- Coalition Avenir Québec
- Québec Solidaire
- Parti Conservateur du Québec
- Quebec gouvernement personnes assorties
- Bape
- Ministère transport du Québec
- Ministère environnement du Québec
- Ministère du développement durable, de l'Environnement et des parcs du Québec
- Ministère de l'Économie et de l'Innovation du Québec
- Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation

- Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
- Institut national de santé Québec (INSPQ)

### **Conseils Municipaux**

- Gatineau
- Montréal
- Longueuil
- Laval
- Sherbrooke
- Trois-Rivière
- Québec
- Lévis
- Saguenay
- Candiac
- Drummondville
- Victoriaville
- Matane
- Hudson
- MRC de la Matanie
- MRC de Bellechasse
- MRC du Haut-Saint-François
- Conseil Municipal Ottawa

### **Sociétés de transport**

- Conseil Administration STO
- Comité de gestion STO
- ATUQ, Association du transport urbain du Québec
- STM Société de transport de Montréal
- Exo Réseau de transport métropolitain,
- ARTM Autorité régionale de transport métropolitain
- Réseau de transport de Longueuil
- Société de transport de Laval
- (CIAMIL) Centre d'incubation et d'accélération en mobilité intelligente a Laval
- Société de transport de Sherbrooke
- Société de transport de Trois-Rivières
- Réseau de transport de la Capitale,
- Société de transport de Lévis

- Société de transport de Saguenay
- Multi-Transports Drummond inc
- Transport de personnes HSF
- Transcollines
- Transit Commission Ottawa
- OC Transport

### **- Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du**

- Québec (RNCREQ)
- Outaouais,
- Bas-Saint-Laurent,
- Saguenay-Lac-Saint-Jean,
- Capitale nationale,
- Mauricie, Estrie,
- Montréal,
- Abtibi-Témiscamingue
- Côte-Nord
- Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine
- Chaudière-Appalaches
- Laval, Lanaudière
- Laurentides
- Montérégie
- Centre-du-Québec

### **Association, centre, Coalition, Comité, etc.**

- Accès transports viables
- ACTRQAmies de la terre
- Alternatives
- Association du développement durable / Projet Éco-Montréal West Island Project » Répertoire
- Association étudiant de l'ENAP
- Association pour l'enseignement de la science et de la technologie au Québec
- Association pour la santé environnementale du Québec
- Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec
- Association Québécoise de Lutte contre la Pollution Atmosphérique

- Association québécoise pour l'évaluation d'impacts
- Association québécoise pour la promotion de l'éducation relative à l'environnement
- Association canadienne des médecins pour l'environnement
- (AQME) Association québécoise des médecins pour l'environnement
- AQTr association Québécoise du Québec
- Association des directeurs généraux des municipalités du Québec
- Association des centres de gestion des déplacements du Québec
- Association des transports collectifs ruraux du Québec
- Association des usagers du transport adapté de Longueuil
- ASPQ Association pour la santé publique du Québec
- AQLPA Association québécoise de la lutte contre la pollution atmosphérique
- AVEQ Association auto électrique Québec,
- Blaise
- Bleu innovation quebec
- CAA Québec
- CAA Canada
- Carrefour TerraTerre
- CADUS Centre alternatif de déplacement urbain de Saguenay
- Chaire Mobilité et Chaire de recherche du Canada sur la Mobilité des personnes
- CCM communauté métropolitaine de Montréal
- CCM Chambre de commerce et d'industrie de Magog-Orford
- Centre d'écologie urbaine de Montréal
- Centres de gestion des déplacements du Québec
- Centre de recherche interdisciplinaire sur la biologie, la santé, la société et l'environnement

- Centre québécois d'actions sur les changements climatiques
- Centre d'écologie urbaine de Montréal
- Centre d'information sur l'environnement de Longueuil
- CERIU Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines
- CGD L'Association des Centres de gestion des déplacements du Québec
- cgdeml
- CIAMIL Le Centre d'incubation et d'accélération en mobilité intelligente à Laval
- CIRODD, Centre interdisciplinaire de recherche en opérationnalisation du développement durable
- Climatable
- Climate Justice Montreal
- CMDS centre mobilité durable de Sherbrooke
- Ciel et Terre
- Comité de citoyens pour des transport collectifs dans l'est de laval
- Communauté Métropolitaine de Québec
- Comité vigilance transport – Longueuil
- LA RELEVE
- Convercité
- Coop Carbone
- COCITEL
- Coalition pour la défense du transport en commun de la région métropolitaine de Montréal
- CPQ Conseil du patronat du Québec
- Comité citoyen de Cantley
- Comité de solidarité/Trois-Rivières
- Comité de vigilance environnementale de l'Est de Montréal
- Comité de vigilance transport Longueuil
- Comité des citoyens de Pointe-Fortune

- Comité écologique du Grand-Montréal / Amis du boisé des Pères
- Corporation d'action et de gestion environnementale de Québec
- Corporation de Développement Communautaire du Centre-Sud
- Corporation de Développement Economique Communautaire de Sherbrooke
- Corporation de transport régional de Portneuf
- Craque-bitume
- CTCM Transport collectifs MRC de Maskinongé
- Démarche des premiers quartiers de Trois-Rivières
- Éco-quartier – Regroupement de services Éco-quartier
- Environnement Jeunesse
- Équiterre
- EkoDéfi
- Eureka! (Comité de l'environnement de Chicoutimi)
- Fauresia
- Fondation David Suzuki
- Fondation Monique-Fitz-Back
- Fédération québécoise des municipalités locales et régionales
- Fédération étudiante université sherbrooke
- Fond d'action québécois pour le développement durable
- Fondation du développement durable / Centre québécois de développement durable
- Fondation québécoise en environnement
- Fond d'action pour le développement durable
- Front d'action populaire en réaménagement urbain.
- GEODIS
- Greenpeace

- GRIP – Groupe de recherche et d'intérêt public du Québec à Concordia
- GRIP-McGill – Groupe de recherche à intérêt public
- GRIP-UQAM – Groupe de recherche et d'intérêt public
- GREIGE – Groupe de recherche interdisciplinaire en gestion de l'environnement
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME)
- GSVQ – Groupe de simplicité volontaire de Québec
- Initiative 123 go
- Institut du véhicule innovant
- Iveo, expérimentation d'innovation
- Jalon Mlt
- LA MAISON DE L'ENVIRONNEMENT
- Laboratoires Druides
- Les oubliés de l'autobus
- Les oubliés de l'autobus
- Moba
- Mobi-O,
- Mobivia
- Mobili-T,
- Mouvement québécois pour une décroissance conviviale
- Mouvement qualité
- Movin'On LAB
- Mouvement Vert Mauricie
- MRC de Bellechasse
- Nature Québec
- Nostra Terra
- OURANOS Consortium sur la climatologie régionale et l'adaptation aux changements climatiques
- Orange trafic
- Ordre des urbanistes du Québec
- Ottawa Transit Riders / Le groupe des usagers de transport en commun d'Ottawa
- Propulsion Québec
- Québec vert
- RAD
- Réseau d'investissement social du Québec

- Réseau québécois pour la simplicité volontaire
- RQGE Réseau québécois des groupes écologiste
- Roulez vert
- Russell Yownship Transport
- Science Pour Tous
- Service aux collectivités de l'Université du Québec à Montréal – UQAM
- Société d'études et de réflexion sur l'avenir
- Société pour vaincre la pollution
- TPMRCB transport des personnes mrc bécancour
- Trajectoire Québec
- Transport 2000 Québec
- Union des consommateurs
- UTACQ Union des transports adaptés et collectifs du Québec
- UdM Faculte de l'amenagement
- UdM developement durable
- UqAM Département d'études urbaines et touristiques
- UQAM Presse
- UQAM Politiques de transport actif
- UQAM Planification et politiques des transports
- UQAM Cohérence urbanisme-transport
- UQAM diver
- Université Sherbrooke Association de la maitrise en environnement de Université
- Trajectoire Québec
- TRANSIT > roulons vert
- Transport collectif Magog
- Voyagez Futé
- Ville en vert
- vivre en ville
- Vrac environnement

### **Application de covoiturage**

- AmigoExpress,
- Covoiturage.ca
- Communauto
- Mon Lift

- Netlift
- Ouihop
- Poparide
- PluMobile
- Rekab
- exo car pooling
- Autonomik

### **Média**

- 24H
- Agence science presse
- BNN Bloomberg
- CTV
- CBC
- City news
- Cision
- Courrier Laval
- Dayly Hive
- Droit-inc
- Desmog  
editor@desmogblog.com
- Émission La semaine verte
- Radio-Canada
- Express
- Financil Post
- GaiaPresse
- Global News
- Bramby Express
- Grenier
- Hebdo Rive Nord
- HuffPost Canada
- Infosuroit
- Informe Affaires
- Journal des Voisins
- Journal Metro
- Journal le St Francois
- Journal Régional le Saint-François
- Journal Le Soir
- La conversation
- La Nouvelle union
- La Presse,
- La releve
- La Tribune,
- La voix de l'Est,
- Le Canada français
- Le courrier du Sud,
- L'Eclaireur progrès
- Le droit,
- Le devoir,
- Le journal de Quebec,
- Le Journal de Montreal,
- Le Journal le St François
- Le Nouvelliste
- Le progrès de Coaticook
- Le Lézard

- Le Quotidien,
- La revue
- Le soleil,
- Le Soleil de châteauguay
- L'Information d'Affaire d'ici
- Le Reflet
- Le reflet du Lac
- Les affaires
- Le Peuple Lotbinière,
- Les Publications du Québec
- The Globe and Mail
- Presse toi à Gauche Maclaren's
- Metroworldnews
- Mon Matane
- Montreal Gazette,
- Montreal Families
- Mtlblog
- MTLtimes
- Narcity Media
- Nord Info
- National Observer
- Radio Canada,
- The Citizen,
- The suburban,
- The Star
- The suburban
- TVA,
- Unpointcinq
- Westmount Examiner,
- Guide de l'auto
- L'automobile
- Automobile innovations magazine
- Auto Expert
- Guide l'auto
- RPM
- Sation Radio
- FM 103.3 info@fm1033.ca