



Fédération des coopératives  
d'habitation intermunicipale  
du Montréal métropolitain

3155, rue Hochelega bureau 202 Montréal, Qc H1W 1G4  
Téléphone : (514) 843-6929 – Télécopieur : (514) 843-5241  
Courriel: info@fechimm.coop

---

# Mémoire présenté à la Commission sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement

---

Par la Fédération des coopératives d'habitation  
intermunicipale du Montréal métropolitain  
(FECHIMM)

---

Août 2005

---

⋮

## **Table des matières**

La FECHIMM.....	3
Un acteur oublié : le pétrole.....	5
Pour une amélioration de l'offre en transport public.....	7
Le stationnement.....	9
L'intermodalité : une question de respect.....	10
Et Kyoto dans tout ça.....	12

La Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain (FECHIMM) a été fondée en 1983 afin d'être le porte-parole des coopératives d'habitation, originellement sises sur l'île de Montréal et depuis peu comprises au sein de la partie de la région métropolitaine comprenant l'île de Montréal, l'île Jésus et la Rive-Nord.

Elle regroupe plus de 369 coopératives d'habitation représentant au-delà de 7 400 logements dont l'actif immobilier dépasse le demi-milliard de dollars. La FECHIMM constitue ainsi de ce fait le plus important acteur immobilier résidentiel de la région.

Mais c'est un acteur dont le fonctionnement prend racine sur la participation démocratique de milliers de citoyennes et de citoyens. C'est un acteur bien présent dans les débats touchant différents aspects de la vie de ses membres, transport urbain, aménagement, famille, habitation.

La FECHIMM offre de nombreux services à ses membres. Le plus important d'entre eux est la formation coopérative favorisant la prise en charge de leurs affaires par des centaines d'administrateurs bénévoles, qu'elles concernent la vie associative, celles de leur quartier ou de leur ville.

Dans ses interventions, la Fédération s'inspire largement des principes suivants: accessibilité pour les ménages à faibles revenus et non-discrimination dans le choix des membres-locataires, mixité des clientèles, appropriation de l'habitat, prises en charge et responsabilisation des sociétaires, autonomie de fonctionnement des coopératives.

Avec son alliée la FECHAM, elle donne une voix aux coopératives présentes dans la région métropolitaine en jouant un rôle de



⋮

## **Un acteur oublié : le pétrole**

Alors que nous atteindrons sous peu le pic de production du pétrole et que déjà la demande commence à supplanter l'offre, on doit donc prévoir des changements importants dans les habitudes de déplacement dans la grande région de Montréal. La déplétion de l'offre en pétrole qui s'accroîtra au cours des prochaines décennies aura des conséquences importantes sur le prix de l'essence et conséquemment l'utilisation de l'automobile pour des déplacements en milieu urbain. Un litre d'essence au double du prix d'aujourd'hui entraînera des transferts modaux de l'automobile vers d'autres modes de transport.

Encore faudrait-il que ceux-ci soient au rendez-vous et préférablement en utilisant d'autres sources d'énergie que fossiles. Dans ce sens, le *Portrait et diagnostic* manque de vision. Il prend pour acquise une croissance quasi linéaire des déplacements comme celle qui s'est déroulée au cours des cinquante dernières années, le nombre de véhicules automobiles au Québec ayant alors décuplé. Or, on peut s'attendre au cours des prochaines années à l'apparition d'une bifurcation importante en termes de dépenses énergétiques consenties pour le transport des personnes comme pour celui des marchandises. L'efficacité énergétique et les économies d'énergie seront des thèmes à la mode modifiant substantiellement le mode de vie de nos concitoyens.

Les pouvoirs publics ont l'obligation d'anticiper ces changements et de se préparer à y faire face. On parle ici d'investissements majeurs dans des infrastructures encore embryonnaires sinon inexistantes. Il ne s'agit pas de maintenir les services existants, mais d'y greffer une panoplie de nouveaux services améliorant l'offre d'alternatives à l'auto solo, celle-ci devenant hors de prix pour un nombre de plus en plus important d'habitants de la région de Montréal.

•  
•  
•  
•  
•  
•

La multiplication de cette offre devra aller de pair avec le remplacement de moyens collectifs de transport utilisant le pétrole (mazout ou essence). On songe d'abord à l'électrification d'une part importante du réseau de transport en commun, allant bien au-delà du métro.

Plusieurs nouvelles lignes de système léger sur rail (SLR) devront être déployées sur les axes principaux. Il est plus que temps de sortir des tablettes les projets de SLR déjà conçus par l'Agence métropolitaine de transport et de les mettre en chantier. Mais, ce ne serait pas suffisant de s'en tenir à ces quelques timides projets. Il faut que la Ville, avec l'appui des paliers supérieurs de gouvernement, investisse les milliards requis dans la mise en place d'un plus vaste réseau de SLR permettant d'accéder à la ville, de s'y déplacer, de désengorger et de compléter le système de transport par rail ou par souterrain, tout en constituant une alternative moins coûteuse dans son déploiement que le métro.

L'utilisation du potentiel électrique du Québec afin d'alimenter le réseau de transport montréalais permettra de maintenir une offre de service à bon marché, alors que les prix de l'essence et du mazout connaîtront une croissance accélérée.

Dans cette perspective, il est tout à fait contre-productif d'investir de nouveau dans le développement d'infrastructures routières comme c'est le cas avec l'autoroute 25-Notre-Dame, appelons-la donc par son nom complet. Le temps du *tout-auto* est derrière nous.

La part des déplacements surtout pendulaires par transport collectif sera au cours des prochaines décennies à la hausse. Du cinquième actuellement, on peut aisément prévoir qu'il doublera d'ici 2025, alors que l'énergie fossile sera en voie de devenir une denrée rare.

⋮

## ***Pour une amélioration de l'offre en transport public***

Au cours des dernières années, la qualité du service de transport offert par la STM s'est détériorée. Par exemple, il est de notoriété publique que les temps d'attente ont augmenté substantiellement aux arrêts d'autobus. Pendant la même période, la STM, avec la bénédiction de l'Administration municipale, a décidé de relever fortement ses tarifs. A-t-on déjà vu plus mauvaise mise en marché d'un service? Abaisser la qualité du service et en augmenter le prix. Seuls les monopoles peuvent s'offrir pareille conduite. Cette détérioration de l'offre de service, comme le reconnaît timidement le document à la page 32 du chapitre 4, entre 1990 et 2004 demeure inacceptable.

Or, la concurrence existe pour les déplacements et c'est l'industrie automobile qui en a profité, accentuant le problème.

On doit se féliciter de la volonté exprimée dans ce document de miser sur les transports collectifs afin de mieux desservir les besoins de transport à Montréal. Mais, il faudrait que la main agisse comme la bouche.

Pour y arriver, la Ville doit faire appel à tous les éléments concernés au sein de la société civile afin de faire pression sur le gouvernement québécois et surtout sur le gouvernement fédéral (qui accumule de façon indécente des surplus) afin qu'ils participent non seulement au financement des infrastructures, mais aussi au financement des opérations. Depuis le retrait Ryan du financement public du transport en commun et la timide correction réalisée par le gouvernement suivant, les services de transport en commun sont sous-financés comparativement à l'argent public mis directement ou indirectement dans le transport automobile (des coûts de santé à ceux de la voirie). Un sommet sur le transport interpellant les élus provinciaux et fédéraux devrait être tenu dans les plus brefs délais. Il est inadmissible qu'on se croise les bras en

•  
•  
•  
•  
•  
•  
•

déplorant le sous-financement comme s'il s'agissait d'une calamité sur laquelle personne n'aurait d'emprise. Il s'agit d'un choix de société et certains dirigeants doivent être mis devant leurs responsabilités.

Une mise en marché plus convaincante doit également être favorisée. La STM devrait s'associer avec de grands employeurs ou institutions montréalais afin de mettre en place, comme cela se fait dans d'autres villes, des formes de prélèvement ou de financement avec rabais à l'abonnement à la CAM.

D'autres sources de revenus peuvent également être envisagées afin de financer les opérations des transporteurs publics. Si la ville de Londres a su mettre en place un système désengorgeant la *City* tout en permettant d'engranger des bénéfices pour le trésor public, l'administration montréalaise peut aussi faire jouer les méninges de ses satrapes. Il y a des sources de revenus qu'elle contrôle et qui pourraient être mises à contribution rapidement.

⋮

## **Le stationnement**

Au premier chef, le financement par le stationnement en bordure de rue ou dans des terrains publics ou privés devrait être utilisé avec plus de vigueur. On devrait imposer une taxe aux entreprises pour les espaces de stationnement souterrain ou public offerts à leur personnel et invités.

Ces mesures auraient pour conséquence de rendre plus prohibitive l'utilisation en milieu urbain de l'automobile pour des déplacements pendulaires. Il est bien connu que la première mesure incitant à des transferts modaux demeure le coût du stationnement lié à l'utilisation quotidienne de l'automobile. Trop d'employés ont accès à des espaces de stationnement à très bas prix rendant d'autant moins attrayants les transports collectifs. Du même coup, c'est autant de financement qui échappe à l'autorité publique. Il faut inverser le cours des choses.

Parallèlement, la Ville doit revoir à la baisse sa norme d'unité de stationnement par unité d'habitation dans les complexes résidentiels ou dans les tours à bureaux. Celle-ci incite et favorise l'utilisation de l'automobile.

La Ville doit viser une diminution importante des parcs de stationnement au Centre-ville.

⋮

## ***L'intermodalité : une question de respect***

Montréal demeure un coupe-gorge pour les piétons qui se hasardent à traverser, se pensant en sécurité, sur les passages piétonniers. De plus en plus d'automobilistes grillent les feux rouges, coupent piétons et cyclistes aux intersections.

Il n'est pas surprenant alors de voir les piétons traverser là où ils se croient en sécurité, les cyclistes, rouler sur les trottoirs ou en sens inverse dans les rues résidentielles.

De l'avis de maints policiers montréalais, c'est une situation qui est en voie de leur échapper. Ils ne s'attaquent donc plus qu'aux méfaits les plus graves.

Il faut de toute urgence redonner la ville à ceux qui y vivent, les humains et non pas leurs machines. La Ville doit mettre en place une politique de tolérance zéro face aux délits commis, plus particulièrement à l'endroit des piétons, par des automobilistes imprudents.

Il est inconcevable que les entrées de plusieurs parcs publics montréalais, dont le parc Lafontaine, soient à ce point hasardeuses pour les piétons, même et surtout pour ceux qui osent emprunter les passages piétonniers... et que dire des passages à proximité des écoles ou du respect de la vitesse maximale à ces endroits, etc. Même lorsqu'il s'y trouve des brigadiers scolaires, certaines intersections sont dangereuses pour les piétons, c.-à-d. le plus souvent des enfants.

La Ville doit aller plus loin que la promotion du Code de sécurité routière ou la répression des délits. Elle doit aménager les rues résidentielles afin de défavoriser l'utilisation abusive de l'automobile, mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation. Que ce soit par le rétrécissement

⋮

de la largeur des rues, l'installation de mobilier urbain obligeant des parcours en S, l'installation de dos-d'âne, il faut rendre les quartiers résidentiels de Montréal aussi sécuritaires que les petites rues zigzagantes des banlieues.

Enfin, le réseau de pistes cyclables doit être élargi dans une optique d'une utilisation non pas ludique, mais utilitaire. On doit envisager une meilleure signalisation aux intersections où se trouve une piste cyclable afin soit d'inciter ou d'obliger les automobilistes à ralentir ou s'arrêter, soit de dégager la piste cyclable des voitures qui se garent aux abords et qui obstruent la vision des cyclistes et des automobilistes.

⋮

## *Et Kyoto dans tout ça*

Près de 40% des GES produits dans la RMR de Montréal est le fruit des déplacements par véhicules automobiles. Alors que le Canada s'était engagé, en signant le protocole de Kyoto, à réduire à son niveau de 1990 sa part de GES, il incombe de savoir que pour atteindre cet objectif, un effort majeur dans la réduction de la consommation d'énergie fossile par le parc automobile devra être consenti. Or l'horizon pour que cet objectif soit réalisé n'est pas éloigné. Il s'agit bien sûr d'une responsabilité dépassant les moyens de la ville de Montréal, mais à laquelle celle-ci doit, tout autant qu'une autre, souscrire. D'autant plus qu'ayant promulgué sa charte du développement durable, elle s'en est fait du coup une obligation.

Il importe toutefois de savoir que Kyoto n'est qu'une goutte d'eau dans les efforts qui devront être accomplis, si nous récusons l'idée de laisser à nos enfants un monde en décomposition.

C'est dans ce sens que doit s'inscrire le diagnostic sur le transport à Montréal. Ce ne sont pas les impératifs de l'économie de marché traditionnelle qui doivent l'emporter, mais ceux du développement durable.

Au même titre que l'habitation coopérative constitue un régulateur du marché immobilier résidentiel, le développement d'une offre de transport public bien financée constituée d'un réseau efficient permettra aux habitants de Montréal d'envisager de traverser avec espoir ce siècle, malgré ses risques appréhendés en catastrophes plus destructrices les unes que les autres!