

Mémoire

Écrit et présenté par

***l'Association citoyenne du Village de Montréal (ACVMtl),
à la Commission sur les finances et l'administration sur les
perspectives budgétaires de Montréal,
en lien avec le financement du transport collectif***

29 mai 2025

Qui sommes-nous ?

Nous sommes un regroupement de personnes résidentes du Village qui souhaitent participer activement à la vie démocratique et citoyenne de Montréal, en mettant en place une association citoyenne pour les personnes résidentes du Village et les personnes sympathisantes.

Notre association est constituée en OBNL depuis avril 2024.

Nous fonctionnons avec un comité de coordination qui est composé de 7 personnes et nous tenons mensuellement des rencontres d'un comité élargi qui regroupe de 20 à 40 personnes résidentes du Village, afin de mettre en commun nos idées et de donner les orientations relatives à l'avancement des dossiers défendus par notre association.

Remarques préliminaires

Tout d'abord, nous tenons à souligner qu'il est intéressant d'un point vu démocratique que la Commission sur les finances et l'administration mette sur pied une consultation publique auprès de la population montréalaise et des organismes communautaires, sur les perspectives budgétaires en lien avec le financement du transport collectif.

Nous comprenons qu'habituellement la consultation prébudgétaire porte sur l'ensemble du budget de la ville de Montréal et qu'une nouvelle façon de faire est mise à l'essai, en faisant une consultation prébudgétaire sur un sujet précis qui touche la population montréalaise, soit le transport collectif.

Nous pensons que cette nouvelle façon de faire est intéressante, car elle rend plus accessible la question budgétaire et nous permet d'intervenir de façon plus concrète sur un enjeu complexe qu'est le financement des services d'une municipalité.

Comme notre association représente les personnes résidentes et les personnes sympathisantes du Village, notre mémoire portera de façon plus précise sur le secteur desservi par les stations de métro, Berri, Beaudry et Papineau, bien que certaines recommandations touchent plus largement les services de transport collectifs offerts sur l'ensemble de la Ville de Montréal. Nous tenons également à préciser qu'afin d'être en mesure de prendre position dans les délais prévus pour la consultation publique, nous avons dû faire une consultation rapide de nos membres pour connaître leur position sur cet important enjeu. Nous aurions aimé disposer d'un peu plus de temps pour pouvoir faire des débats en plus en profondeur et prendre des positions plus affirmées relativement à la question du transport collectif.

Nous remercions la Commission pour la qualité et la pertinence des documents de consultation qui ont été préparés. Nous soulignons toutefois à la Commission qu'il aurait été intéressant d'avoir accès à un document sur l'ensemble du budget de Montréal, afin de pouvoir constater quelle portion occupe le financement du transport collectif, dans l'ensemble du budget de Montréal.

Introduction

Nous sommes d'accord avec l'affirmation contenue dans le document de consultation préparé par la Commission :

« Or le transport collectif doit être considéré comme un élément de réponse à de nombreux enjeux sociaux, comme :

- la congestion routière;
- le développement économique;
- le développement urbain;
- la qualité de l'air;
- les changements climatiques;
- l'étalement urbain;
- l'inclusion sociale;
- la pauvreté. »

Le transport collectif ne doit donc pas être perçu comme une dépense, mais comme un investissement.

Pour que les personnes résidentes, les travailleuses et travailleurs et les touristes qui visitent Montréal prennent la décision d'utiliser le transport collectif, plusieurs facteurs doivent être réunis ; le tarif doit être abordable, le transport doit être sécuritaire et propre, le service doit être accessible et fiable, les heures de service doivent être suffisamment étendues et la fréquence doit être suffisante.

Rendre le transport collectif accessible

On constate que la part des revenus tarifaires provenant des usagères et usagers a baissé de façon importante lors de la pandémie. Les revenus tarifaires, qui représentaient 31 % du financement du transport collectif en 2019, sont passés à 14 % pour les années 2020 et 2021. On note une légère remontée à 20% pour l'année 2022. Les données budgétées pour les années 2023 et 2024 prévoient des revenus tarifaires de 20% et 21% respectivement.

Les résultats financiers réels pour les années 2023 et 2024 peuvent être affectés par la gratuité des déplacements en zone A offerts aux personnes de 65 ans et plus, depuis le 1^{er} juillet 2023 et l'application des tarifs réduits pour les déplacements hors de la zone A, pour cette même clientèle. Il est prévu que ces mesures couteront 40 millions par année à la Ville de Montréal, mais elles ont déjà eu un effet positif sur l'achalandage de la population de cette tranche d'âge, qui a augmenté de 15 à 20 %. Un autre avantage, de cette mesure, est que 74% des déplacements dans cette tranche d'âge se font en dehors des périodes de pointe. Cette mesure permet également aux personnes plus âgées qui sont seules de briser l'isolement et de rester actives, ce qui est bénéfique

pour la santé mentale et physique de ces personnes. Cela est particulièrement vrai pour les personnes qui sont moins bien nanties financièrement¹.

Une réflexion devrait également être faite pour mettre en place une tarification réduite ou la gratuité pour les personnes à faible revenu. La crise du logement force certaines personnes à quitter leur logement et leur quartier. Il est important que ces personnes puissent maintenir les contacts avec leur réseau social et pouvoir également se rendre au travail, sans qu'une grande portion de leurs revenus ne servent à payer le transport collectif.

La bonification du programme ÉquiMobilité², annoncé par la Ville de Québec, est un bon exemple de ce qui peut être fait pour soutenir les personnes moins bien loties à utiliser du transport collectif. Cela permet de réduire l'isolement de ces personnes, en leur permettant de rendre visite à leur famille et ami-es, mais également de demeurer actives dans la société.

Avec ce programme, à partir du 1^{er} juillet 2024, les citoyens de Québec ayant un revenu se situant sous le seuil de faible revenu bénéficieront d'un rabais de presque 50% sur le prix d'un laissez-passer mensuel et paieront 2 \$ pour l'achat d'un billet qui est habituellement vendu au tarif de 3,50 \$.

Lors de la mise en place de la tarification sociale en 2023, une citoyenne de Québec s'exprimait ainsi dans le Journal de Québec³ sur les conséquences qu'auraient sur elle, la mise en place de ce programme :

« Vous pouvez vous imaginer ce que ça peut représenter cette annonce après dix ans de défense... (Une économie de) 400 \$ par année, c'est de l'argent libre pour mieux me nourrir, pour me payer des loisirs. C'est l'accès plus facile aux transports qui aura un impact sur ma vie sociale et mon implication citoyenne. »

- **Recommandation 1** : Nous recommandons que la gratuité des déplacements en zone A offerts aux personnes de 65 ans et plus et l'application des tarifs réduits pour les déplacements hors de la zone A, pour cette même clientèle soient maintenues pour les perspectives budgétaires 2025.
- **Recommandation 2** : Nous recommandons qu'une réflexion soit faite pour mettre en place une tarification réduite ou la gratuité pour les personnes à faible revenu.

Le transport collectif doit être sécuritaire, propre et salubre

Pour que les personnes qui résident, travaillent ou visitent Montréal choisissent le transport collectif pour se déplacer, il faut qu'elles se sentent en sécurité et que les installations soient propres.

Un article paru dans La Presse, le 22 mars 2024⁴ révélait que les comportements dérangeants des usagers du métro de Montréal ont suscité près de 1 300 plaintes à la Société de transport de Montréal (STM) l'an dernier. C'est trois fois plus qu'au cours de la décennie précédente, durant laquelle la STM a reçu 377 plaintes par an en moyenne.

Plus de la moitié des plaintes de 2023 étaient liées à l'itinérance et à la consommation de drogue ou d'alcool. Les signalements en lien avec l'itinérance ont quadruplé, par rapport à la décennie 2013-2022, où la STM recevait en moyenne 128 plaintes par an concernant la « flânerie » et les « mendiants », elle en a enregistré plus de 500 l'an dernier.

Quant aux plaintes liées à la drogue et à l'alcool (y compris la présence de seringues abandonnées), elles se sont multipliées par 6, soit un total 175 l'an dernier.

D'autres motifs fréquents de plaintes incluent l'attitude de la clientèle et la présence d'un comportement menaçant ou d'intimidation.

Toujours dans le même article, on apprenait que la sortie de la pandémie n'a pas semblé calmer la situation, car le nombre total de plaintes, tous motifs confondus, a bondi de 50 % entre 2022 et 2023, passant de 832 à 1256.

Un autre article paru dans La Presse, le 19 mars 2024⁵, présente plusieurs témoignages de personnes victimes d'agressions survenues dans le Métro.

Dans cet article la mairesse Valérie Plante interrogée sur le sujet répond :

« Tout en rappelant la métropole « demeure une ville sécuritaire », elle s'est dite « d'accord » sur le fait que la population vulnérable a augmenté dans les dernières années, contribuant au sentiment d'insécurité dans la population. »

Elle a également reconnu que la crise des opioïdes était sérieuse et qu'il y avait de réels problèmes de santé mentale.

La mairesse conclut l'entrevue en disant : « On veut que les citoyens, les travailleurs, les touristes se sentent en sécurité dans le métro ».

Le 29 mars 2024⁶, La Presse présentait une chronique dans laquelle on pouvait encore une fois lire plusieurs exemples de méfaits, de gestes d'incivilités ou d'agressions. Bon nombre des exemples donnés ont eu lieu aux stations de métro Berri-UQAM et Beaudry. On n'y apprend également que dans la liste des stations les plus chaudes du

métro, les trois premières places sont occupées par des stations toutes situées dans le Village (Berri-UQAM, Beaudry et Papineau).

Le 7 mai 2024⁷, Radio-Canada présentait un reportage dans lequel une équipe de constables spéciaux de la Société de transport de Montréal et un duo d'intervenants psychosociaux ont été suivis dans leur travail quotidien. Ce reportage met en lumière la difficile cohabitation entre les usagers du métro et les personnes vulnérables qui y ont trouvé refuge dans le métro et démontre les limites des interventions de la part des constables spéciaux et des intervenants psychosociaux. Un constable mentionne qu'avant les gens se cachaient pour consommer de la drogue, mais maintenant il ne se cachent plus, ils consomment de la drogue à la vue de tous dans le Métro. On voit dans que lorsque les constables interviennent, les personnes contrevenantes savent qu'elles ne sont pas tenues de donner leur nom, alors évidemment elles refusent souvent de le donner et après l'intervention elles sont simplement invitées à quitter les lieux. Les constables indiquent que quelques minutes après leurs interventions, ces personnes reviennent et tout est à refaire. Le nombre de constables spéciaux est actuellement de 160 personnes et ce nombre doit passer à 200 personnes d'ici l'automne.

Le 20 mai 2024, La Presse présentait un dossier de trois articles sur l'expérience de Portland en Oregon⁸ qui était une ville progressive où la possession de drogues dures a été décriminalisée en 2021 et où le financement et les effectifs de la police ont été réduits pour être remplacés par des travailleurs sociaux, au moment même où la crise du fentanyl commençait à faire des ravages. Quelles ont été les conséquences de ces choix ? l'article nous apprend qu' «Il s'est passé une augmentation de la criminalité, dont une montée en flèche du nombre d'homicides. Il s'est passé l'installation désordonnée de centaines de tentes, et de gens qui trouvent refuge dans les entrées de commerces, d'immeubles».

Quelles mesures ont été mises en place par la municipalité pour essayer de reprendre le contrôle de la situation et améliorer les statistiques de criminalité ? «Chaque matin à 8 h pendant ces trois mois, un groupe de travail faisait le point sur les opérations : plus de présence policière « positive », enquête sur les surdoses, nettoyage des graffitis, cliniques mobiles de désintoxication, meilleur éclairage, enquêtes sur les revendeurs...».

Un autre article dans ce dossier « Nettoyer » « l'apocalypse des zombies » donne la parole aux personnes qui sont chargées de nettoyer les rues où se trouvent des consommateurs de fentanyl. On peut y lire : « Attention où tu mets les pieds... Ce n'est pas de la merde de chien, ça... C'est ça que ça fait, le fentanyl. Excuse-moi, mais les gens chient. Nous, on ramasse. Un seul de nos gars en a déjà ramassé 170 dans une journée. »

Même si ce texte peut être choquant à lire, cette situation n'est malheureusement pas inconnue des personnes qui résident dans le Village ou utilisent régulièrement les métros Berri-UQAM, Beaudry ou Papineau. Il n'est pas rare de trouver des déjections humaines dans les édicules de métro, autour des édicules de métro, sur les quais du métro et quelquefois même dans les entrées de commerces ou des résidences.

Pour contrer ce fléau, des toilettes doivent être disponibles, fonctionnelles et propres près des stations de métro, notamment les stations Berri-UQAM, Beaudry et Papineau.

Ces toilettes ne sont pas utiles seulement pour les personnes consommatrices de fentanyl, mais également pour les familles qui ont de jeunes enfants et qui ont besoin de changer des couches, pour les personnes plus âgées ou les personnes qui ont des problèmes de santé. Si nous souhaitons que le métro soit utilisé par l'ensemble de la population montréalaise, le métro doit répondre à ce besoin de base.

Il y a actuellement théoriquement des toilettes disponibles au métro Berri-UQAM et au métro Papineau. Pour la préparation de ce mémoire, nous avons tenté durant deux semaines d'aller vérifier l'état de ces toilettes et leur propreté. À chacune de nos visites, les toilettes n'étaient pas accessibles, car défectueuses. Nous n'imaginons pas la situation des personnes qui ont vraiment besoin d'aller aux toilettes et qui marchent ou prennent le métro pour se rendre de la station Berri-UQAM à Papineau, pour se buter à des toilettes défectueuses.



Après un certain nombre de visites, un employé qui s'occupe de faire l'entretien autour de l'édicule du métro a remarqué notre présence, est venu nous voir et nous a demandé ce que nous cherchions ?

Nous lui avons indiqué que nous souhaitions voir à quel moment les toilettes étaient



fonctionnelles afin de vérifier leur état et leur propreté. Il nous a répondu que « lorsque les toilettes fonctionnent, des gens entrent dedans avec des paniers d'épicerie, et qu'ils détruisent tout. Les toilettes sont alors non disponibles durant 4 à 5 jours. Lorsque les réparations sont faites, les toilettes sont de nouveau rapidement vandalisées. »

Lors d'une de nos visites, nous avons pu constater un bout de métal qui sortait de la porte.

Nous sommes conscients que le sujet de la toxicomanie, de l'itinérance et de la santé mentale sont des sujets complexes et que lorsque nous combinons ces enjeux à la crise du logement, le manque de ressources dans le domaine de la santé et le sous-

financement des organismes venant en aide aux personnes en difficulté, cela rend la recherche de solutions très complexe.

En revanche, si nous souhaitons que les citoyens, les travailleuses et travailleurs, les touristes choisissent d'utiliser le métro pour effectuer leurs déplacements à Montréal, des solutions doivent être mises en place pour que les usagères et usagers du métro s'y sentent en sécurité et que le métro soit propre et salubre !

- **Recommandation 3** : Que des mesures soient prises pour que les méfaits, les gestes d'incivilités ou les agressions ne soient plus tolérés dans le métro.

Cette recommandation s'accompagne de la nécessité de rendre les ressources financières disponibles pour avoir du personnel formé et en nombre suffisant pour intervenir de façon adéquate, en offrant au besoin de l'aide aux personnes qui en ont besoin, mais également en ne tolérant pas les méfaits, les gestes d'incivilités ou les agressions, afin d'assurer la sécurité des usagères et usagers du métro.

Qu'une attention particulière soit portée aux stations de métro qui ont été identifiées comme les plus chaudes, soit Berri-UQAM, Beaudry et Papineau.

- **Recommandation 4** : Que les sommes nécessaires soient prévues pour installer des toilettes qui puissent être propres et fonctionnelles aux métros Berri-UQAM, Beaudry et Papineau.

Que des mesures soient prises pour s'assurer que ces toilettes demeurent propres et fonctionnelles, ce qui peut impliquer une révision du design utilisé.

Les toilettes doivent demeurer accessibles pour les familles avec jeunes enfants et les fauteuils roulants.

Le service doit être accessible, fiable, fréquent et avec des heures de service suffisamment étendues

Pour que les personnes résidentes, les travailleuses et travailleurs, les touristes choisissent d'utiliser le transport collectif, le service doit être accessible, fiable, les heures de service doivent être suffisamment étendues et la fréquence doit être suffisante.

Cela s'applique particulièrement aux travailleuses et travailleurs qui ont des horaires de travail qui s'étendent sur une période de 24 heures sur 24 et de 7 jours par semaine, par exemple, les personnes œuvrant dans le domaine de la santé.

L'offre de service du transport collectif doit leur permettre d'utiliser le transport collectif pour se rendre au travail et y revenir.

Les décisions liées au financement du transport collectif doivent également être cohérentes avec les autres décisions prises par la Ville.

La mise en place de la Politique de la vie nocturne montréalaise⁹ dont les recommandations ont été adoptées le 29 avril 2024 et dont le dépôt du rapport de consultation sera déposé au Conseil municipal le 17 juin 2024 demande la bonification de l'offre de transport collectif, afin d'assurer une mobilité nocturne fréquente, sécuritaire et étendue sur le territoire.

Le projet de recommandations de la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation¹⁰ contient notamment des recommandations qui vont dans ce sens :

« R-10. Améliorer la desserte du transport collectif de nuit, dans une perspective d'équité territoriale et en suivant l'évolution des besoins en mobilité dans chaque quartier, en fonction du développement des activités et services du Montréal nocturne.

R-11. Continuer les travaux pour que l'ensemble des bailleurs de fonds du transport collectif s'accordent sur un modèle de financement adéquat et prévisible visant à améliorer la desserte de nuit. »

Dans l'éventualité où le Village serait désigné comme une zone de vitalité nocturne, nous pensons que la bonification de l'offre de transport est un enjeu important de la réussite du déploiement des zones de vitalité nocturne.

Si une personne ne peut rentrer chez elle, après une soirée passée dans une zone de vitalité nocturne, car le transport en commun ne fonctionne plus, cela occasionnera certainement des problèmes. Il y a de fortes chances que cette personne tente de trouver un lieu pour dormir, qui pourrait être un parc, un commerce ou une entrée de résidence. Ce type de situation ne favoriserait certainement pas la cohabitation harmonieuse entre les personnes qui résident dans les zones de vitalité nocturne et les noctambules.

Autre enjeu, si l'offre de transport collectif n'est pas suffisante, les noctambules risquent de choisir de se rendre plus souvent dans les zones de vitalité nocturne en utilisant leur voiture. Ce choix des noctambules a déjà un effet négatif sur la cohabitation lorsqu'ils arrivent bruyamment à leur voiture après la fermeture des bars.

Nous ne souhaitons pas que ce problème s'aggrave.

Les stations du métro doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite, notamment en poursuivant l'installation d'ascenseur. Le Devoir a publié, le 11 mai 2024, un article intitulé « Comment se compare le métro de Montréal »¹¹, qui présente le nombre de stations adaptées aux personnes à mobilité réduite du métro de

Montréal, comparativement à plusieurs métros dans le monde. On y apprend qu'en 2024, 31 stations sur 68 seront adaptées avec des services offerts aux personnes à mobilité réduite, soit moins de 50% des stations. Bien que quelques villes se positionnent moins bien que Montréal, la très grande majorité des villes dans le monde offre un plus grand pourcentage de stations équipées pour faciliter la mobilité réduite. On apprend également que le gouvernement du Québec refuse le financement d'une nouvelle phase de travaux qui permettrait que 36 stations soient adaptées en 2028. Le plan suivant qui permettrait d'adapter 41 stations en 2030 serait lui aussi vraisemblablement menacé.

Rappelons que l'accessibilité universelle permet non seulement aux personnes à mobilité réduite d'utiliser le transport collectif, mais facilite aussi les déplacements avec une poussette, les déplacements avec des charges lourdes comme des valises et le déplacement des vélos pour les cyclistes.

Dans le Village, seule la station Berri-UQAM est adaptée pour les personnes à mobilité réduite. Les stations Beaudry et Papineau bien qu'elles ont été rénovées ne sont toujours pas accessibles pour les personnes à mobilité réduite. Le réseau d'autobus montréalais, lui, cependant, est accessible. C'est donc l'intermodalité qui pose problème, car les personnes à mobilité réduite peuvent prendre l'autobus pour se rendre au métro, mais une fois au métro, les installations ne sont pas adaptées pour les recevoir.

- **Recommandation 5 :** Que l'offre de transport collectif soit bonifiée, en s'assurant que le service soit fiable, que les heures de service soient suffisamment étendues et que la fréquence soit suffisante.
- **Recommandation 6 :** S'assurer lors de la rénovation de stations de métro que les budgets soient disponibles pour profiter des travaux pour adapter les stations aux besoins des personnes à mobilité réduite.

Rôle et responsabilités des gouvernements ; fédéral, provincial et municipal.

Les différents paliers de gouvernement impliqués dans le financement du transport collectif (Fédéral, provincial et municipal), doivent cesser de se lancer la balle et prétendre que le financement du transport collectif ne relève pas d'eux, ils doivent assumer pleinement leurs responsabilités et jouer leurs rôles dans le financement du transport collectif.

Nous apprenions, le 24 mai dernier dans La Presse¹², que l'impasse demeure en matière de financement du transport collectif entre le gouvernement du Québec et les villes du Grand Montréal. Le gouvernement du Québec ne semble pas vouloir céder sur son intention de limiter son aide à 200 millions, alors que les sociétés de transport, elles réclament un minimum de 421 millions. L'écart est grand entre les parties et l'idée

d'une hausse importante de la taxe sur l'immatriculation est envisagée considérant la situation.

Un autre article de La Presse, paru le 28 mai 2024¹³, nous apprend que la crise du financement du transport collectif risque de faire chuter l'achalandage si elle continue de perdurer. David Cooper, consultant en mobilité durable indique que deux choses doivent être faites pour renverser la tendance et assurer un financement adéquat du transport collectif :

Première chose :

« D'abord, le gouvernement fédéral doit recommencer à financer l'exploitation, les heures de service, ce genre de choses. À Montréal, à court terme, ça voudrait dire par exemple que quand les nouvelles stations du Réseau express métropolitain ouvriront, Ottawa serait là financièrement »

Deuxième chose :

« c'est que le gouvernement du Québec doit assumer son rôle et permettre aux villes de créer plus d'outils financiers ». « Ça nous prend une réglementation forte qui permet de générer des revenus. Les exemples sont là, les données aussi, on les connaît » « Une taxe kilométrique, par exemple, ça doit pouvoir se faire rapidement. On est rendus là. [...] Personne n'aime payer plus de taxes, je n'aime pas ça non plus, mais à un moment donné, il faut prendre une décision collective, sinon on manque une opportunité »

Les discussions doivent se poursuivre entre les différents paliers de gouvernement impliqués dans le financement du transport collectif, afin de trouver une solution durable au financement nécessaire pour le transport collectif. Cette discussion doit se faire avec la participation des citoyennes et des citoyens qui vivront avec les conséquences des décisions prises par nos politiciens et la présente consultation publique est un bon moyen de permettre que leurs voix soient entendues. Chacun des paliers de gouvernement doit donc assumer pleinement leurs responsabilités et jouer leurs rôles dans le financement du transport collectif.

- **Recommandation 7 :** En étant conscient qu'il faudra assurer les besoins actuels et futurs par une plus grande contribution en provenance de sources existantes ou nouvelles, continuer les travaux pour que l'ensemble des bailleurs de fonds du transport collectif s'accordent sur un modèle de financement adéquat et prévisible visant à améliorer l'offre de service du transport collectif.

Conclusion

Nous pensons que le transport collectif ne doit pas être perçu comme une dépense, mais bien comme un investissement.

Nous pensons que plusieurs éléments doivent être réunis pour que les personnes résidentes, les travailleuses et travailleurs, les touristes choisissent d'utiliser le transport collectif ; le tarif doit être abordable, le transport doit être sécuritaire et propre, le service doit être accessible et fiable, les heures de service doivent être suffisamment étendues et la fréquence doit être suffisante.

Nous pensons que la nouvelle façon de faire la consultation prébudgétaire proposée par la Commission sur les finances et l'administration, en ciblant lors de la consultation un sujet précis qui touche particulièrement la population montréalaise, est une façon intéressante de favoriser la participation citoyenne.

Il aurait toutefois été intéressant d'avoir accès à un document sur l'ensemble du budget de Montréal, afin de pouvoir constater dans ce cas-ci, quelle portion occupe le financement du transport collectif, dans l'ensemble du budget de Montréal.

Nous remercions la Commission sur les finances et l'administration de nous avoir donné l'opportunité de nous prononcer sur les perspectives budgétaires de Montréal, en lien avec le financement du transport collectif.

Références

1. [Société de transport de Montréal | La gratuité pour les aînés montre de premiers résultats | La Presse](#)
2. [Programme ÉquiMobilité \(quebec.qc.ca\)](#)
3. [Tarifs réduits au RTC pour les moins nantis: la mesure applaudie par les groupes communautaires | JDQ \(journaldequebec.com\)](#)
4. [Métro de Montréal | Les plaintes des usagers ont triplé depuis 10 ans | La Presse](#)
5. [Un sentiment d'insécurité croissant chez les usagers | La Presse](#)
6. [La misère, d'une station à l'autre | La Presse](#)
7. [Drogue et itinérance dans le métro de Montréal : on suit des équipes d'intervention | Info | Radio-Canada](#)
8. [Portland-la-progressiste fait marche arrière | La Presse](#)
9. [d806a111cc0a638d34efec1db1352801_Politique_de_la_vie_nocturne_montréalaise.pdf \(ehq-production-canada.s3.ca-central-1.amazonaws.com\)](#)
10. [fc91203b382b90f25219e312237a415c_Recommandations_-_Politique_de_la_vie_nocturne_montréalaise_\(2\).pdf \(ehq-production-canada.s3.ca-central-1.amazonaws.com\)](#)
11. [Comment se compare le métro de Montréal | Le Devoir](#)
12. <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2024-05-24/financement-du-transport-collectif/l-impasse-demeure-entre-quebec-et-les-villes.php>
13. [Crise du financement | « Les gens vont s'éloigner de plus en plus du transport collectif » | La Presse](#)