



MOBILE EN VILLE, RAPIDE SUR L'ÎLE

Avis sur les transports viables

Synthèse

La pollution, due aux transports et aux rejets industriels, menace dangereusement la santé des citoyens. A l'échelle planétaire, elle contribue largement à la pollution de l'air, aux changements climatiques, et à la fragilisation de la santé humaine, animale, végétale, géologique et hydrologique.

Les jeunes à l'échelle de la planète font de la protection de l'environnement et de la santé publique, leurs premières préoccupations, et prennent les devants pour participer activement aux pouvoirs décisionnels en la matière.

Le présent document résume les grandes lignes et les dix recommandations de l'Avis du Conseil jeunesse de Montréal sur les **Transports viables**, *Mobile sur l'île, rapide en ville* qu'il soumet aujourd'hui au Maire de la Ville de Montréal.

INTRODUCTION

Au Québec, le secteur des transports est le plus important émetteur des gaz à effet de serre (GES), représentant 37% des émissions en 2003. De ce constat, est née la préoccupation de développer un système de transport plus viable. L'organisme Vivre en ville définit le transport viable comme un système qui permet, entre autres, aux particuliers et aux sociétés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès d'une manière consistante et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes, sous le signe de l'équité au cœur des générations et entre celles-ci...

Ce système suppose une utilisation privilégiée des modes motorisés de transport collectif comme l'autobus, le métro ou encore le véhicule partagé (en covoiturage ou propriété) et les modes de transport actif comme la marche et le vélo.

Les transports collectif et actif constituent une part importante des modes de transport utilisés par les jeunes montréalais pour se déplacer. Ainsi, outre leur dimension durable dans le développement des transports, le rôle qu'ils jouent au niveau de la mobilité des jeunes montréalais leur confère un double intérêt aux yeux du Conseil jeunesse de Montréal (CjM).

Le présent avis a donc pour objet d'identifier, d'une part, si l'offre actuelle en transports collectif et actif à Montréal répond bien au besoin en mobilité des jeunes montréalais, et si elle est en cohérence avec la perspective d'un développement durable. D'autre part, nous entendons évaluer en quoi les orientations de la Ville de Montréal en matière de transport répondent ou non aux préoccupations soulevées par les jeunes montréalais. De cette analyse, seront finalement formulées par les membres du CjM, des recommandations qui, si elles sont retenues, contribueront sans aucun doute à mieux répondre aux besoins en mobilité des jeunes et à une meilleure viabilité du système de transport urbain montréalais.

Notre étude est axée sur :

- des rencontres et des groupes de discussion avec des experts des sociétés de transport et
- des entrevues de groupe avec des jeunes montréalais (étudiants et travailleurs) âgés de 12 à 30 ans et provenant des quartiers centraux et des secteurs plus éloignés.

PRÉOCCUPATIONS DES JEUNES MONTRÉLAIS EN MATIÈRE DE TRANSPORTS COLLECTIF ET ACTIF

L'enquête Origine-Destination 2003 de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), dresse dans le tableau suivant le portrait des habitudes de transport des jeunes :

UTILISATION DES TRANSPORTS COLLECTIF ET ACTIF PAR LES JEUNES MONTRÉLAIS					
	Jeunes montréalais âgés de :			Moyenne des 12-30 ans	Moyenne montréalaise
	12 à 16 ans	17 à 25 ans	26 à 30 ans		
Transport collectif	44,5 %	46 %	28 %	40 %	24 %
Transport actif	23 %	16 %	14 %	17 %	16 %
Total	67,5 %	62 %	42 %	57 %	40 %

Source : Agence métropolitaine de transport d'après l'enquête Origine-Destination 2003

Les discussions de groupes soulèvent des lacunes dans l'offre actuelle en transports collectif et actif à Montréal. Ce qui affecte, voire limite, leur mobilité.

a. Les transports collectifs : l'offre de service en transport collectif reste meilleure au centre-ville que sur le reste du territoire montréalais. Par contre, les liens entre les quartiers périphériques apparaissent tout particulièrement déficients : manque de synchronisation entre les services d'autobus et le métro (le soir en particulier) ; carence en infrastructure qui favoriserait l'utilisation combinée des différents modes de transport : combinaison vélo/autobus et vélo/métro ; carence dans l'accessibilité : horaire inadéquat, services connexes minimes, peu d'escaliers roulants, et rareté des aménagements pour les personnes à mobilité réduite.

b. Les transports actifs : déplacements difficiles avec des objets encombrants à transporter. Utilisation moins pratique avec les conditions climatiques : moins confortable en hiver. Cohabitation difficile parfois dangereuse entre piétons, cyclistes et automobilistes : gêne des automobilistes, manque d'aménagements cyclables et supports à vélos sécuritaires.

c. Le transport adapté : Efficacité du transport adapté, porte à porte, n'a pas été remise en question : sécuritaire et pratique en toute saison. Autobus, plancher bas, accessible mais avec des lacunes dans l'accessibilité (trottoirs et autres...). Néanmoins, la contrainte majeure est la nécessité de réserver trois jours à l'avance pour bénéficier de ce service alors que cela ne laisse aucune possibilité de faire face à l'imprévu.

Points de vue des jeunes sur la viabilité actuelle de ces modes de transport à Montréal

Les transports collectifs : les jeunes souhaitent des autobus plus écologiques, un réseau plus efficace, économique, accessible à tous et plus convivial. Bref, une utilisation différente de l'automobile. Ils insistent pour encourager la pratique du **covoiturage**, l'utilisation des services **Communeauto**.

Les transports actifs : les jeunes sondés lors des discussions de groupe définissent les transports actifs comme des modes de transport viables par excellence. Néanmoins, ils considèrent que des améliorations (pistes cyclables, aires de stationnement, combinaison de modes de transport) seraient appréciables pour la pratique du vélo.

En somme, les jeunes montréalais souhaitent le développement des transports collectifs plus performants, accessibles à tous et plus conviviaux ; de donner une meilleure place au vélo au sein de l'espace public ; et de faciliter un transfert modal entre les différentes options de transports. De même, d'autres préoccupations d'ordre environnemental sont également en tête lorsque les jeunes demandent d'encourager le développement de technologies propres et d'alternatives à l'auto solo. Enfin, il ne faut pas oublier la problématique se rapportant à une certaine insécurité vécue sur le réseau par le groupe de jeunes âgés entre 12 et 16 ans, et qui mérite d'être approfondie ainsi que ses enjeux.

ORIENTATIONS DE LA VILLE DE MONTRÉAL EN MATIÈRE DE TRANSPORTS COLLECTIF ET ACTIF

Les trois niveaux administratifs municipaux, l'agglomération, la Ville Centre et les arrondissements, se partagent le mandat de développement et de gestion des voies de circulation du territoire montréalais.

Quelques constats en matière de transports collectif et actif

a. Le service de transport collectif : l'offre de service reste faible aux extrémités Est et Ouest de l'île et sur la desserte des zones d'emploi, en particulier des secteurs industriels Lachine, Dorval, Saint-Laurent et Anjou. Les dernières décennies ont été marquées par une certaine stagnation, voire une dégradation du service et des infrastructures de transport en commun surtout due au retrait de la contribution provinciale aux opérations des sociétés de transport en 1992 (réforme Ryan). Une petite amélioration a été observée depuis 2000 mais restait très en deçà du niveau de 1990, autant pour le réseau du métro, de plus en plus vétuste, que le réseau d'autobus

b. La pratique du vélo : les infrastructures cyclables, pour la plupart implantées au cours des vingt dernières années, souffrent actuellement d'un manque d'entretien ou ne répondent plus aux nouvelles normes d'aménagement. Le développement de nouvelles infrastructures cyclables, tout comme de stationnements pour vélos, serait requis. Aussi, un usage utilitaire du vélo requiert des aménagements qui tiennent compte de l'efficacité du déplacement, du milieu traversé et des périodes d'utilisation qui peuvent couvrir l'année entière.

c. Le service d'auto-partage : *Communauto*, une entreprise privée à vocation sociale et environnementale, a pour premier objectif de rationaliser l'usage de l'automobile. Elle est toutefois tributaire de la disponibilité des espaces de stationnements, tant hors rue que sur rue, et éprouve des difficultés, interdiction de stationner et contraintes reliées à l'entretien et au déneigement, pour multiplier ses points de service. Unique à Montréal, le service d'auto-partage, compte 7 800 abonnés. Plusieurs points de service dans différents quartiers de la ville de véhicules « libre-service » sont disponibles en tout temps, jour et nuit, location à la carte : à petit prix pour une heure, une journée ou plus longtemps.

d. Les possibilités de transfert modal : il s'agit s'assurer la connexion des différents modes de transport entre eux et d'introduire, si possible, une intégration tarifaire. Il faut continuer à développer les infrastructures (stationnements incitatifs, terminus, stations intermodales, automobile, train) favorisant le transfert modal, quasi-absents dans la partie Est de l'île. Faire des efforts supplémentaires pour faciliter le transport des vélos dans les wagons du métro (dispositif pour accrocher le vélo), et multiplier les stationnements pour vélos aux abords des principaux équipements (métro, autobus et trains de banlieue).

e. Le développement de technologies propres : en 2002, la Société de transport de Montréal (STM), aidée de plusieurs partenaires a pris plusieurs initiatives :

- *Biobus*, 155 autobus ont fonctionné pendant un an au *biodiesel*, ont permis de réduire de **1 300 tonnes les émissions de CO₂** sur le territoire de l'île de Montréal, mais projet trop coûteux à long terme. Conducteur averti/Conduite écologique, un programme dont l'objectif est d'encourager les chauffeurs d'autobus à contribuer à l'effort de réduction de GES. Dans le même ordre d'idées, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et ses partenaires avaient mis sur pied un projet de véhicules en libre service appelé : « Branché, la mobilité réinventée ! ». C'était un projet-pilote initié par le Programme de démonstration en transport urbain du gouvernement du Canada en partenariat avec *Communeauto*. Il était destiné à évaluer l'efficacité du transport urbain en véhicules électriques, et prévoyait expérimenter la mise en circulation d'une centaine de véhicules automobiles électriques et 50 vélos électriques au centre-ville de Montréal, et 10 véhicules automobiles électriques à basse vitesse à Saint-Jérôme. Le projet est en suspens, faute de contribution du gouvernement du Québec.

Une volonté de développement

Au sommet de Montréal de 2002, la Ville et ses partenaires ont identifié le besoin de doter Montréal d'un plan de transport qui s'appuie sur les grandes orientations suivantes : les modes alternatifs à l'automobile solo (transports collectif et alternatif) sont favorisés ; le transport collectif est le mode privilégié de transport, en particulier pour desservir les principaux pôles économiques...

La Ville de Montréal s'est dotée de plusieurs outils – ou s'y appuie déjà –, dont le plan de transport doit tenir compte : **Plan d'urbanisme** de la Ville de Montréal adopté en 2004 ; **Plan stratégique de développement du transport en commun** de la STM de 2004; **Plan stratégique de développement durable** de la Ville de Montréal adopté en 2005 et la **Charte du piéton** rendue publique en 2006. Cette Charte a pour objet de « faire de Montréal un endroit où le marcheur puisse se déplacer en toute sécurité dans un climat de convivialité ». A tout cela, s'ajoutent de récentes initiatives montréalaises comme **l'application d'un virage réglementaire en faveur de l'utilisation du vélo** au niveau de l'arrondissement Plateau-Mont-Royal, initiative qui s'intègre à la démarche d'élaboration d'un Plan de déplacement urbain (PDU) pour le Plateau amorcé en avril 2007. Il y a aussi Équiterre qui a lancé **le projet-pilote « Je m'active dans mon quartier »** visant à encourager l'usage des transports actifs (vélo et marche) pour les déplacements quotidiens et l'achat dans les services et les commerces de proximité. Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE) a effectué **un projet de recherche sur les mesures d'apaisement de la circulation dans les quartiers centraux de Montréal**, dans le but d'amener les automobilistes à modifier leurs comportements et adopter des habitudes de conduite plus sécuritaires.

OBSTACLES ET PROBLÉMATIQUES SOULEVÉS

La problématique majeure est sur le plan financier en ce qui a trait au développement de ces modes de transport. Cette situation affecte également l'accessibilité économique du transport collectif pour l'ensemble des Montréalais.

D'autres problématiques font référence:

- à la pratique du vélo mentionnée précédemment, il demeure problématique d'assurer par exemple le partage de l'espace public en faveur du vélo ; de considérer les aménagements et les stationnements de vélo pour usage utilitaire et sécuritaire ; de favoriser une meilleure cohabitation entre les usagers du domaine public ; de régler le problème d'entreposage du vélo sur les lieux de résidence.
- aux alternatives à l'auto solo, des questionnements subsistent concernant la nature des actions qui seront prises en vue d'accroître l'usage du service d'auto-partage. Il semblerait y avoir des divergences au sein de l'administration municipale sur le fait de soutenir ce service.
- aux possibilités de transfert modal, l'aspect de transporter le vélo à même les autobus demeure difficile à concilier avec les objectifs de meilleure rapidité de déplacements. À ces possibilités, s'ajoutent des réflexions qui sont en cours portant sur l'offre de nouveaux produits tarifaires de manière à fidéliser la clientèle et aller en chercher de nouvelles.

La stratégie de développement du système de transport collectif et actif vise à réduire l'usage de l'automobile. Mais, le changement de comportement en matière de transport s'inscrit dans l'offre de modes alternatifs à l'automobile attrayants ainsi que dans la durabilité du développement des modes de transport collectif et actif en tenant compte des moyens financiers que cela requiert.

Plusieurs initiatives québécoise, canadienne et étrangère sont présentées dont :

1. Pour le service de transport collectif : À Sherbrooke, l'Université de Sherbrooke a instauré, depuis l'automne 2004, en collaboration avec la Société de transport de Sherbrooke, un accès gratuit à l'ensemble du réseau de transport collectif de la ville pour tous les étudiants universitaires. En Allemagne, Suisse et Autriche, pour répondre aux besoins de la clientèle jeune, un réseau d'autobus de nuit appelé les *Noctambus* est en place à partir des lieux fréquentés par les jeunes vers les quartiers résidentiels.

2. Pour les circulations douces (marche et vélo) :

***La Ville de Vancouver** avec son programme, *Greenways Program*, en 1995, a implanté un ensemble de corridors, récréatifs et alternatifs, pour piétons et cyclistes, connectés aux parcs, aux réserves naturelles, aux attraits culturels, aux sites historiques, aux quartiers de la ville, etc. Il s'est enrichi d'une seconde composante, le *Neighbourhood Greenways*, un réseau à plus petite échelle, répondant aux besoins locaux identifiés par les résidents d'un quartier. Matérialisé par une signalisation spécifique et un bitume coloré, ce réseau partage les voies de circulation, les voies cyclables utilitaires, et les rues locales ou résidentielles, parallèles aux artères principales de la ville.

***Le Grand Lyon (France)**, a vu naître en 2005, le parc de vélos en libre-service nommés *Vélo'v*, avec une station vélo installée tous les 300 m et à moins de 5 minutes à pied l'une de l'autre. Présentes à proximité des gares et des transports, ces stations sont plus nombreuses dans les quartiers centraux. Ce service est disponible 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, et concerne les utilisateurs âgés de plus de 14 ans, détenteurs d'une assurance responsabilité civile et d'une carte *Vélo'v*.

LES DIX RECOMMANDATIONS DU CONSEIL JEUNESSE DE MONTRÉAL POUR DES TRANSPORTS VIABLES ET ACCESSIBLES

Le Conseil jeunesse de Montréal souhaite, par les dix recommandations suivantes, souligner les initiatives prises ou envisagées par la Ville qui lui apparaissent essentielles au développement des transports collectif et actif à Montréal. Il propose également des pistes complémentaires de solution contribuant à mieux répondre aux besoins en mobilité des jeunes et à une meilleure viabilité du système de transport urbain montréalais.

Le Conseil jeunesse de Montréal recommande ainsi :

1. d'assurer un développement intégré des différents modes de transport, en cohérence avec le développement urbain de la ville et de la métropole : pour atteindre une meilleure viabilité, la Ville de Montréal doit se doter d'un système de transport qui offre à ses citoyens un choix et des combinaisons variés et intéressants de modes de déplacement. Un effort important de développement doit en ce sens être fait en faveur des transports collectif et actif ;

2. de s'assurer la mise en place d'un cadre financier pérenne pour le transport collectif : la Ville de Montréal peut également intervenir auprès des différents paliers gouvernementaux de façon à obtenir davantage de soutien de leur part. De nouvelles sources de financement doivent cependant être trouvées et la Ville peut également intervenir en mobilisant, par exemple, des partenaires pour financer les mesures sociales du service de transport collectif, à l'exemple de la Ville de Paris, ou encore en instaurant de nouveaux outils fiscaux comme une taxe sur le stationnement ;

3. de conjuguer les efforts de développement des transports collectif et actif à des mesures dissuasives envers l'utilisation de l'automobile particulièrement dans le centre-ville de Montréal : de telles mesures permettraient d'influer sur l'achalandage du service de transport collectif (comme celles pouvant être appliquées au stationnement) que sur son financement;

4. de développer une meilleure cohabitation des différents usagers du domaine public :

La Ville de Montréal doit veiller à ce que tous les usagers du domaine public (automobiliste, cycliste, piéton, etc) puissent cohabiter en toute sécurité. Dans la Charte du piéton, il est mentionné la mise sur pied, à court terme, d'un Bureau de la sécurité routière. Le CjM appuie cette initiative et croit important que ce bureau joue un rôle préventif. Il y aurait ainsi lieu qu'il mène non seulement des interventions sur les points de conflits entre usagers du domaine public, mais aussi qu'il soit impliqué en amont des projets d'aménagement ou de réaménagement de la voirie. Un tel bureau devrait également susciter l'apprentissage d'une meilleure cohabitation, en particulier de la conduite en automobile et à vélo. Le CjM approuve par ailleurs les démarches réalisées par la Ville de Montréal, et celles en cours, visant la planification d'un réseau cyclable montréalais. Il considère important que ce réseau s'appuie sur des infrastructures cyclables sécuritaires, à l'exemple de Vancouver, et réponde aux besoins reliés à une pratique utilitaire du vélo.;

5. de faciliter un transfert modal entre les différentes options de transport : à cet effet, le CjM appuie l'initiative d'accroître le nombre de stationnements sécuritaires pour les vélos aux abords des stations de métro, des gares de train et des points de correspondance des lignes d'autobus à fort achalandage; d'accroître la capacité et le nombre de stationnements incitatifs. Il propose également de s'inspirer d'initiatives comme celle réalisée à Lyon, où des vélos en libre-service ont été mis à la disposition du public.

Le CjM réitère les demandes suivantes formulées dans son avis *Favoriser les saines habitudes de vie chez les jeunes montréalais* :

- * favoriser un arrimage plus adéquat entre le réseau de transport en commun et le réseau cyclable;
- * munir les autobus et les trains de dispositifs permettant d'y loger des bicyclettes.
- * que la STM développe de nouvelles formules tarifaires permettant d'intégrer plusieurs modes de transport ;

6. de soutenir le développement d'alternatives à l'auto solo : le CjM encourage la Ville de Montréal à poursuivre la mise en place de la démarche *allégo* à l'ensemble de ses services. Il appuie également l'implantation de voies réservées au covoiturage, aux autobus et aux taxis sur les principaux axes d'accès à l'île de Montréal.

Le Conseil croit également important que la ville centre donne une directive claire aux arrondissements en ce qui a trait à l'allocation d'espaces de stationnement pour les véhicules d'auto-partage. Il y aurait notamment lieu que la mise à disposition de places de stationnement pour les clubs d'auto-partage soit généralisée dans

les stationnements ou autres terrains municipaux présentant un emplacement intéressant pour ce service. De même, la Ville de Montréal devrait les sensibiliser à implanter des stationnements pour vélos sécuritaires et à l'abri des intempéries. Les institutions scolaires, les secteurs d'emploi et les centres commerciaux devraient être particulièrement visés ;

7. de poursuivre les efforts d'amélioration de l'offre en transport collectif de la STM : le CjM estime nécessaire d'améliorer le niveau de service du réseau de transport collectif et encourage en ce sens les initiatives mises de l'avant par la STM. En ce qui a trait au service de nuit, le Conseil propose de s'inspirer du réseau d'autobus nocturnes, les *Noctambus*, que l'on retrouve dans plusieurs villes d'Allemagne, de Suisse et d'Autriche .

Le CjM considère important de mettre en œuvre le Réseau prioritaire montréalais dont des voies réservées en site propre, il appuie les initiatives de la STM visant une plus grande efficacité des déplacements ainsi qu'une meilleure accessibilité aux lieux d'études post-secondaires et aux secteurs d'emploi et des liens entre les arrondissements à l'extrême est et l'extrême ouest de l'île.

8. d'assurer un accès abordable au service de transport collectif de la STM : le Conseil recommande fortement à la Ville de Montréal ainsi qu'à la STM d'assurer un accès abordable au service de transport collectif pour les jeunes montréalais, en établissant, par exemple, des partenariats avec le ministère de l'Éducation et celui de la Santé ;

9. de poursuivre les efforts d'amélioration des services offerts aux personnes à mobilité réduite par la STM :

À cet effet, le CjM propose :

* d'améliorer le service d'autobus accessible de façon à pallier les contraintes liées au service de transport adapté concernant la planification des trajets et la gestion d'imprévus.

* de collaborer avec les clubs d'auto-partage pour offrir un service de véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite;

* Le CjM recommande également, lors des travaux de réaménagement des stations de métro, de tenir compte de l'accès des personnes à mobilité réduite jusqu'au quai d'embarquement ;

10. de réaliser une étude plus approfondie sur la problématique soulevée par des jeunes

usagers du transport collectif (le groupe des 12-16 ans) : l'étude menée par le CjM auprès de jeunes montréalais a montré que le groupe d'âge des 12-16 ans fait particulièrement l'objet d'un manque de courtoisie de la part du personnel du service de transport collectif. Il semblerait que cette attitude soit reliée à l'insécurité vécue sur le réseau en raison notamment des comportements délinquants d'une minorité de jeunes et dont l'effet se répercute sur l'ensemble des jeunes usagers. Une étude plus approfondie permettrait de mieux comprendre le phénomène et ses enjeux.

CONCLUSION

Le développement des modes de transport collectif et actif s'avère primordial pour une ville comme Montréal qui entend résolument se tourner vers une gestion durable de son développement. Qui plus est, en priorisant ces modes dans son système de transport urbain, la Ville de Montréal favorise la mobilité des jeunes montréalais, ce qui comme nous l'avons vu, joue un rôle important dans leur cheminement même au sein de la société. Par le biais de cet avis, le Conseil jeunesse de Montréal souhaite transmettre aux élus municipaux et aux représentants de l'administration le point de vue des jeunes montréalais en matière de transport urbain et espère avoir fourni des pistes de solution inspirantes en vue de mieux répondre aux besoins en mobilité des jeunes et à une meilleure viabilité du système de transport montréalais.