

Mémoire sur
Le document de consultation
Plan de transport 2007 : Réinventer Montréal

Présenté par
Le Forum jeunesse de l'île de Montréal

Août 2007

Recherche et rédaction :

Mélanie Pouliot

Révision

Mathieu Latour

Sylvie Dubé

Comité de travail :

Julie Beauvilliers

Jocelyn Caron

Aaron Donny-Clark

Marcelo Grimberg

Laurence St-Denis

Forum jeunesse de l'île de Montréal

1550, rue Metcalfe, bureau 810

Montréal (Québec) H3A 1X6

(514) 842-2400

info@fjim.org

www.fjim.org

Table des matières

| | |
|--|----|
| INTRODUCTION..... | 4 |
| I - VISION DU FJÎM POUR LE TRANSPORT À MONTRÉAL..... | 5 |
| II – LE TRANSPORT ACTIF – LE VÉLO ET LA MARCHÉ, DES MODES DE DÉPLACEMENT À EXPLORER | 8 |
| III – DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN..... | 11 |
| IV- TARIFICATION..... | 13 |
| V – FINANCEMENT..... | 16 |
| VI- SUIVI ET MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE TRANSPORT | 19 |
| CONCLUSION | 20 |
| TABLEAU SYNTHÈSE | 21 |
| Recommandations générales | 21 |
| Recommandations spécifiques | 22 |

INTRODUCTION

Depuis quelques années, les termes de développement durable et de protection de l'environnement font les manchettes et sont devenus des sujets de préoccupation autant pour les acteurs de la sphère politique, du monde des affaires que pour la population civile. Loin d'être éphémères, ces questions demeurent cruciales pour notre avenir et celui des générations futures.

La Ville de Montréal a pris conscience des défis reliés aux questions environnementales et a décidé, à travers son Plan de transport, d'effectuer un virage en ce domaine. En tant que représentantes et représentants de la jeunesse montréalaise, les membres du Forum jeunesse de l'île de Montréal appuient la démarche proposée dans le *Plan de transport 2007 : Réinventer Montréal* et présentent tout au long de ce mémoire, les préoccupations et recommandations des jeunes en matière de transport.

Le Forum jeunesse de l'île de Montréal en quelques mots

Le **Forum jeunesse de l'île de Montréal (FJÎM)** est un organisme de concertation de la **Conférence régionale des élus de Montréal (CRÉ)**, représentant plus de 500 groupes jeunesse de la région. Ses 26 membres élus proviennent des milieux étudiant, socioéconomique, sociocommunautaire, des arts et de la culture, de l'environnement ainsi que des sports et loisirs. Il coordonne des projets et défend les intérêts des jeunes âgés de 12 à 30 ans. Le FJÎM inscrit son action politique dans un cadre non partisan.

Très actifs dans les dossiers d'affaires régionales, les membres du Forum jeunesse se sentent interpellés par la question du transport sur le territoire métropolitain. D'ailleurs, dans le passé, le FJÎM a participé aux consultations publiques en lien avec ce dossier.¹

Dans son programme d'action politique 2005-2010, *Le Montréal de ma génération en action*, le FJÎM énonce quelques orientations générales et actions à entreprendre dans le domaine du transport qui se résument ainsi : le Forum jeunesse favorise les modes de transport alternatifs, écologiques et efficaces, notamment un transport en commun abordable et des pistes cyclables utilitaires. À cette fin, la Ville devrait développer, rendre plus accessible et faire la promotion du transport en commun. Parallèlement, afin de favoriser un Montréal en mouvement, les responsables de la Ville doivent optimiser les réseaux de pistes cyclables et développer des stationnements surveillés pour les vélos au centre-ville.²

¹ Notes pour une allocution du FJÎM à l'assemblée publique sur la Charte du piéton de Montréal, 22 août 2006, *Mémoire sur le Plan de transport de la Ville de Montréal*, 1^{er} septembre 2005, *Mémoire sur le Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa*, 9 juin 2005, *Mémoire sur la proposition du Plan d'urbanisme de Montréal*, 9 juin 2004.

² Programme d'action 2005-2010 des jeunes Montréalais et Montréalaises *Le Montréal de ma génération en action !* publié par le Forum jeunesse de l'île de Montréal, 2005.

Dans ce mémoire, les membres du Forum jeunesse vous font part des préoccupations qui sous-tendent l'ensemble de leurs réflexions sur le développement du transport à Montréal. Ne pouvant réagir à l'ensemble des mesures contenues dans le Plan de transport, les membres du Forum jeunesse ont établi leurs priorités. Le présent document propose des recommandations sur les thèmes suivants : transport actif, transport en commun, tarification, financement du transport collectif, suivi et mise en œuvre du Plan.

I - VISION DU FJÎM POUR LE TRANSPORT À MONTRÉAL

Les jeunes et le transport

L'île de Montréal compte 401 206 jeunes de 15 à 29 ans, dont un peu plus de la moitié sont des étudiantes et des étudiants de niveau postsecondaire. En 2006, les établissements collégiaux regroupaient 76 127 élèves, tandis que les institutions universitaires du territoire montréalais rassemblaient 165 460 jeunes.³

De plus, chaque année, 17 000 étudiants étrangers choisissent de poursuivre leur cheminement scolaire dans la métropole.⁴ Ces jeunes, peu importe leurs occupations et leur statut, présentent des besoins en mobilité, que ce soit pour les études, le travail, l'accès aux événements culturels, la vie sociale, les sports et les loisirs ou encore les déplacements en famille. Les décideurs et les acteurs en transport doivent considérer les attentes des jeunes.

De manière plus précise, la situation des jeunes confirme l'hypothèse selon laquelle les personnes et les familles ayant un revenu moins élevé utilisent davantage le réseau de transport en commun.

À cet effet, le rapport annuel de la Société de transport de Montréal (STM) démontre que 24 % de ses usagers ont un revenu de 20 000 \$ à 39 000 \$, alors que les ménages comptant sur un revenu de 60 000 \$ à 79 999 \$ représentent 9 % de la clientèle de la STM.⁵

Parallèlement, « *les jeunes de 18 à 24 ans à Montréal sont au second rang des personnes vivant sous le seuil de faible revenu (37.4 %). Pour certains, toutefois, il s'agit d'une situation temporaire due aux études.* »⁶

Sur le plan des habitudes de transport, cet état de fait se traduit par une forte utilisation du transport en commun et du transport actif, 57 % des 12 à 30 ans se prévalent de ces services avec une répartition de 40 % pour le transport collectif et

³ Données du Ministère de l'Éducation, du Loisir, et du Sport.

⁴ Donnée provenant du portail Internet *Étudier à Montréal*, un projet de Montréal, Ville apprenante, de savoir et de connaissance, CRÉ de Montréal.

⁵ *Rapport annuel de la STM 2005*, p.7. D'après des données de l'enquête Origine-Destination 2003.

⁶ Programme d'action 2005-2010 des jeunes montréalais et montréalaises *Le Montréal de ma génération en action !* publié par le Forum jeunesse de l'île de Montréal.

de 17% pour le transport actif. Les déplacements des jeunes sont représentés dans le tableau I de manière plus détaillée.

Utilisation des transports collectifs et actifs par les jeunes Montréalais et Montréalaises ⁷

| | 12-16 ans | 17-25 ans | 26-30 ans | Moyenne des 12-30 ans | Moyenne montréalaise |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|-----------------------|----------------------|
| Transport collectif | 44,5% | 46% | 28% | 40% | 24% |
| Transport actif | 23% | 16% | 14% | 17% | 16% |
| Total | 67,5% | 62% | 42% | 57% | 40% |

Source : Conseil jeunesse de Montréal

Ainsi, en raison de leur faible revenu, les 18-34 ans et les étudiantes et étudiants constituent deux des groupes qui possèdent le moins de véhicules motorisés, tout comme les gens peu scolarisés, des personnes de 65 ans et plus et des ménages possédant un revenu peu élevé. ⁸

Pour toutes ces raisons, il est évident que les jeunes dénoncent l'omniprésence de la voiture sur l'île et le financement de projets de transport en fonction de ce mode de déplacement. Ils déplorent surtout les effets pervers engendrés par cette tendance : l'accroissement des épisodes de smog, l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre et la pollution visuelle qui en découle. Rappelons qu'au Canada, 40% des émissions de GES sont attribuables au domaine des transports, comparativement à 30 % pour le secteur industriel et à 22 % pour le secteur commercial. ⁹

Parallèlement, le réseau du transport en commun et ses usagers ont souffert du sous-financement du réseau de transport collectif. Tout comme la Ville, les membres du Forum jeunesse souhaitent que les déplacements en voiture de manière individuelle ne soient plus monnaie courante.

Le Plan de transport de la Ville de Montréal : un projet d'envergure qui renverse les tendances

Le Forum jeunesse salue l'initiative de la Ville d'avoir élaboré un Plan de transport ambitieux, notamment en ce qui a trait aux modes de déplacements pratiqués sur l'île et sur le territoire métropolitain.

⁷ *Mobile sur l'île, rapide en ville*, Avis du Conseil jeunesse de Montréal sur les transports viables, 2007, p.11.

⁸ *Baromètre – Sondage auprès des Montréalais*, mars 2005, p.14.

⁹ Données pour la période 1990-2002, source : Centre pour un transport durable, 2005, tirées de *L'Avis sur l'abolition du critère de l'âge pour le tarif étudiant du transport en commun à Montréal*. FAECUM, 2006, p.11.

Trop longtemps occupée par l'automobile, la voie sera dorénavant accordée en priorité au transport en commun et au transport actif. Le FJÎM appuie ce virage et tient à souligner que certains principes et chantiers soutenus par le Plan de transport démontrent que les tendances en mobilité des personnes ne sont pas irréversibles.

La diminution des déplacements en voiture de manière individuelle est donc un élément central sur lequel la Ville doit concentrer ses efforts dans la prochaine décennie, de pair avec le développement du réseau de transport collectif et des conditions de pratique du transport actif.

Le développement du transport, une vision intégrée nécessaire

Les membres du FJÎM sont préoccupés par la qualité de vie des jeunes Montréalaises et Montréalais et de l'ensemble de la population. Se donnant comme principe le respect de l'environnement et la réalisation de projets dans une optique de développement durable, ils invitent la Ville à faire de même dans l'élaboration et la mise en oeuvre de ses politiques.

Il est manifeste qu'une vision intégrée du transport s'impose et que toute politique doit se référer à des préoccupations sociales, environnementales et d'aménagement urbain.

Les membres du Forum jeunesse sont également conscients du statut de métropole que Montréal doit soutenir et des défis que cela représente en terme de transport et de développement économique. Ils encouragent la Ville à mettre en place des solutions afin de réduire, dans la mesure du possible, le trafic des marchandises au centre-ville et dans les quartiers résidentiels et surtout, de développer le réseau routier en fonction de cette préoccupation.

Un environnement sain et paisible pour les jeunes et pour l'ensemble de la population

Le FJÎM privilégie l'utilisation du transport en commun et du transport actif ainsi que la diminution du trafic automobile en vue d'assurer un environnement sain et paisible aux citoyennes et citoyens de l'île, de même qu'aux générations à venir.

Parallèlement, les jeunes élus du Forum reconnaissent l'ampleur du travail que la Ville et ses partenaires doivent accomplir pour atteindre des services de transport en commun accessibles, sécuritaires, efficaces et flexibles et pour que les conditions de pratique du vélo et de la marche se conforment à ces mêmes critères.

D'ailleurs, il est à noter que l'offre actuelle de transport ne répond pas aux besoins des jeunes et de la population et c'est à partir de ces besoins que la Ville doit mettre en oeuvre ces projets.

II – LE TRANSPORT ACTIF – LE VÉLO ET LA MARCHE, DES MODES DE DÉPLACEMENT À EXPLORER

LE VÉLO

Le FJÎM appuie le projet de la Ville de doubler le réseau cyclable. Néanmoins, le développement de ce réseau se doit d'obéir à des critères d'aménagement rigoureux qui tiennent compte de la sécurité des déplacements, de la fiabilité des infrastructures de stationnement, de l'entretien du réseau cyclable et des besoins réels des jeunes et de la population.

En matière de développement du réseau cyclable, les membres du FJÎM recommandent :

1. Que les pistes cyclables soient reliées aux institutions d'enseignement postsecondaires

Les étudiantes et étudiants forment un grand bassin potentiel de cyclistes. L'une de leur principale destination étant les institutions scolaires, il est fortement recommandé que des pistes cyclables soient aménagées aux abords de ces établissements et qu'elles soient reliées au centre-ville et aux quartiers centraux.

2. Que le développement du réseau cyclable réponde à des critères rigoureux de sécurité

À ce chapitre, les membres du FJÎM sont peu enclins à appuyer l'aménagement du réseau sous la forme de bandes cyclables ou par le simple marquage de la chaussée, deux mesures qu'ils considèrent peu sécuritaires particulièrement en raison de la présence de véhicules à proximité des cyclistes. Ils favorisent plutôt la réalisation de pistes cyclables sur rue avec des délimitations physiques entre les voitures et les cyclistes.

Néanmoins, les jeunes du Forum ne rejettent pas totalement les bandes cyclables; elles peuvent s'avérer efficaces pour désengorger les pistes sur-utilisées, telles que celles situées sur les rues Rachel et De Brébeuf.

Les cyclistes étant soumis à une véritable heure de pointe, les membres recommandent le développement de ce type de piste en parallèle aux voies majeures. Elles pourraient particulièrement être utilisées par les cyclistes aguerris.

Bref, nous recommandons que le développement du réseau cyclable réponde à des critères rigoureux de sécurité. En ce sens la quantité des voies cyclables ne doit en aucun cas primer sur la qualité et la sécurité des aménagements.

3. Que l'ajout de voies cyclables s'étende aux secteurs non desservis et aux quartiers périphériques

Dans son aménagement du réseau cyclable, les jeunes du Forum proposent à la Ville de tenir compte des arrondissements non desservis par les voies cyclables,

particulièrement des quartiers périphériques souvent isolés, et porter une attention particulière au raccordement du réseau afin que les cyclistes puissent réaliser la majeure partie de leur itinéraire en toute sécurité.

En plus des établissements d'enseignement, la Ville doit tenir compte des principaux pôles d'emplois dans le but d'augmenter les déplacements utilitaires. À titre d'exemple, une piste menant à l'aéroport Montréal-Trudeau pourrait être aménagée à proximité de la navette ferroviaire. Selon les données de l'administration de l'aéroport « les 300 établissements actifs sur les sites aéroportuaires génèrent un grand total de 56 000 emplois directs, indirects et induits. »¹⁰

4. Que des supports à vélo fiables soient installés dans des endroits stratégiques tels que les stations de métro, les stationnements extérieurs et intérieurs

Les vols de vélos sont souvent un frein à l'utilisation de ce mode de transport. Environ 4 000 vols de vélos sont répertoriés chaque année et ce chiffre n'inclut pas les vols non déclarés.¹¹ Le FJÎM encourage la Ville à réaliser les mesures énoncées dans le Plan de transport, dont la construction de stations pour vélos, l'aménagement de stationnements pour les vélos près des stations de métro et l'obligation pour les promoteurs de réserver un nombre minimal d'espaces de stationnements dans les nouveaux projets immobiliers.¹²

En plus de ces mesures, les membres du Forum jeunesse recommandent à la Ville d'intervenir auprès des exploitants actuels de stationnements intérieurs et extérieurs pour qu'ils prévoient des espaces avec supports pour les vélos. En ce qui concerne les stationnements sur rue, ils appuient la proposition de Vélo Québec d'aménager des supports sur les saillies de trottoirs et sur la chaussée.¹³

Jusqu'à maintenant, aucun cadenas n'étant infaillible, le FJÎM privilégie les stationnements sous surveillance.

5. Qu'un réseau d'affichage des voies cyclables soit installé dans chacun des arrondissements

L'expansion du réseau cyclable et l'augmentation du nombre de cyclistes nécessiteront l'installation d'un réseau d'affichage adapté. Par exemple, des cartes du réseau cyclable devraient être installées dans chacun des arrondissements, illustrant les pistes de l'arrondissement, des quartiers limitrophes et de l'ensemble du réseau.

Des cartes papier du réseau pourraient se retrouver en ces lieux d'affichage. De plus, dans un souci de partage des voies cyclables entre les différents types de

¹⁰ Source – *Rapport annuel 2006*, Aéroport Montréal-Trudeau

¹¹ Plus de 4 000 vélos volés chaque année, *Cyberpresse*, 27 juin 2006.

¹² Plan de transport de la Ville de Montréal, p.83

¹³ *À vélo au centre-ville de Montréal*, la proposition de Vélo Québec, avril 2005

cyclistes et par mesure de sécurité, ces installations pourraient préciser la nature des pistes et les utilisateurs privilégiés. ¹⁴

6. Que la Ville donne l'exemple en se dotant d'infrastructures adaptées aux cyclistes

La Ville, en tant qu'employeur, doit donner l'exemple aux entreprises privées et aux institutions publiques et aménager pour son personnel des infrastructures encourageant les déplacements à vélo, tels que des douches et des stationnements. Les membres du Forum jeunesse recommandent plus spécifiquement que la Ville tienne compte des lieux de travail des jeunes en emploi d'été.

Le FJÎM propose également que les centres culturels, de loisirs et de sports gérés par la Ville soient accessibles en vélo et transport en commun afin que les jeunes et les jeunes familles puissent s'y rendre en toute sécurité.

LA MARCHÉ

La marche est une forme de déplacement très populaire auprès des jeunes, particulièrement pour les courtes distances et en complément aux déplacements en transport en commun. Dans son intention de réaliser le 15^e chantier consistant à consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux, les membres du FJÎM croient que la Ville doit aller de l'avant et envisager l'aménagement des rues piétonnières au centre-ville, dans les quartiers centraux et avoir des plans de gestion des déplacements. Ces mesures permettraient d'offrir une meilleure qualité de vie aux citoyennes et citoyens de ces quartiers et de réduire la pollution sous toutes ses formes.

En matière de la pratique de la marche, les membres du FJÎM recommandent :

7. Que les rues suivantes soient réservées aux piétons :

La rue Ste-Catherine

Lieu de nombreux festivals et événements culturels, cette rue est déjà le théâtre de plusieurs fermetures temporaires lors de la période estivale et démontre la faisabilité d'une fermeture saisonnière ou permanente. De plus, les membres rappellent que cette rue constitue la plupart du temps un véritable stationnement pour les véhicules qui y circulent au ralenti et conséquemment, produisent un taux élevé de GES.

L'Avenue du Mont-Royal

De son côté, cette avenue connaît également des fermetures temporaires en raison de divers événements. Il est à noter que depuis l'été 2007, les commerçants dressent des terrasses de fortune sur les trottoirs, démontrant ainsi une volonté et un vif intérêt pour une utilisation optimale de la rue.

¹⁴ Par exemple, bandes cyclables pour déplacements utilitaires, piste en site propre pour les familles

La rue Duluth

Dans ce cas-ci, elle compte très peu de trafic automobile et sa fermeture définitive à la circulation pourrait s'opérer aisément.

8. Que soient élaborés des plans de gestion des déplacements pour tout projet de piétonisation

Tout projet de rue piétonnière qui sera entrepris devra tenir compte de la qualité de vie et de la quiétude des résidentes et résidents des quartiers visés. À cet effet, ils se doivent d'être accompagnés d'un plan de gestion des déplacements pour éviter les effets pervers, tels que les débordements dans les quartiers résidentiels. L'élaboration et la mise en œuvre de ces plans doivent impliquer tous les acteurs concernés afin d'assurer la cohérence des déplacements.

9. Qu'un travail d'information et de sensibilisation soit effectué auprès des conducteurs de véhicules motorisés

Les membres du Forum jeunesse croient qu'un travail d'information et de sensibilisation auprès des conducteurs de véhicules motorisés doit également accompagner ces mesures d'aménagement de rues piétonnières et ce, dans le but de les inciter à rejoindre ces quartiers par la marche, le vélo ou le transport en commun.

Pour ce faire, les services de transport doivent être adaptés et efficaces. Par exemple, la STM peut augmenter la fréquence de passage des autobus à proximité de ces rues, la Ville doit installer plus de supports à vélos et s'assurer de leur fiabilité et enfin, encourager la population des banlieues à utiliser les stationnements incitatifs et le transport en commun. De plus, la Ville doit produire et diffuser largement des documents qui présentent les horaires et les lieux des fermetures afin d'optimiser la planification des déplacements.

10. Que soit mise en œuvre la Charte du piéton

De manière générale, les membres du Forum jeunesse appuient la réalisation du 14^e chantier qui consiste à réaliser la Charte du piéton pour assurer des déplacements sécuritaires à la population montréalaise, pour renforcer la pratique de la marche et pour faciliter les déplacements des jeunes familles.

11. Que des événements pour la promotion de la marche soient multipliés

Les membres du FJÎM encouragent les initiatives telles que la journée *En ville sans ma voiture* et croient que ce type d'événement devrait se multiplier afin de démontrer à la population et aux commerçants les bienfaits et les retombées positives de la piétonisation. D'ailleurs, la Ville devrait s'y impliquer davantage.

III – DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

Le FJÎM endosse la Ville dans son projet d'amélioration du réseau de transport en commun. Il encourage les décideurs à privilégier les projets et les chantiers dont la réalisation permettra l'augmentation de l'achalandage du transport en commun,

la diminution du trafic automobile et, surtout, une prise de conscience dans la population pour que le transport collectif devienne le choix qui s'impose par son efficacité.

Les membres du Forum jeunesse favorisent l'utilisation du transport en commun et du transport actif. Ils reconnaissent l'ampleur du travail que la Ville et les différentes instances responsables du transport doivent accomplir pour améliorer l'efficacité, l'accessibilité et la flexibilité des services.

Les chantiers qui visent à réduire les conséquences de l'étalement urbain et à améliorer l'accès à l'île par le transport collectif doivent aussi être favorisés.

En matière de développement du transport en commun, les membres du FJÎM recommandent :

12. Que des chantiers réalistes et abordables soient mis en oeuvre

Tout d'abord, les représentants du FJÎM privilégient la mise en oeuvre de projets et de chantiers réalistes et abordables, tels que l'ajout d'autobus, l'amélioration des services de la STM et l'aménagement de voies réservées. Ces mesures doivent voir le jour et être développées selon les besoins de la population.

En conséquence, les jeunes du Forum ne soutiennent pas en priorité la réalisation de projets d'envergure et coûteux, tels que la construction d'un réseau de tramway ou encore le prolongement du métro. Ils croient que ces projets devraient voir le jour suite à la réalisation de chantiers plus modestes, mais tout aussi efficaces.

Dans cette optique, le FJÎM favorise avant tout la réalisation des chantiers suivants :

5^e chantier - Améliorer les services de la STM

7^e chantier - Installer une plus grande capacité de transport en commun dans le corridor Pont Champlain – Bonaventure

8^e chantier - Planter un réseau de transport rapide par autobus en site propre

9^e chantier - Planter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 kilomètres d'artères

10^e chantier – Instaurer des plans de gestion des déplacements

Le projet de navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau reçoit également l'appui des membres. Un service de navette express abordable répondra aux besoins en mobilité des jeunes et des 17 000 étudiants étrangers que Montréal accueille chaque année. Afin d'en assurer l'efficacité, ce mode de transport doit conserver sa vocation de navette express et ne doit pas être utilisé comme moyen de transport collectif avec des arrêts fréquents.

13. Que les horaires du transport en commun soient plus flexibles pour tenir compte de la réalité de la jeunesse montréalaise

Au sujet des horaires du transport en commun, les membres du Forum jeunesse déplorent le manque de flexibilité et d'adaptabilité des horaires du réseau. Ils rappellent que la planification des services doit tenir compte de la diversité de la population et de ses besoins en mobilité. La planification doit également prendre en considération les horaires atypiques des étudiantes et étudiants et des jeunes au travail qui se déplacent souvent dans les périodes en dehors des heures de pointe.

14. Que soient aménagés des espaces de stationnement pour vélos

L'augmentation de l'achalandage du transport en commun est nécessairement reliée à l'amélioration du réseau et des services en termes d'efficacité, d'accessibilité et de flexibilité. Néanmoins, les jeunes du Forum soulignent que le développement du transport collectif ne suffira pas à diminuer les déplacements individuels en véhicules motorisés. À ce titre, ils encouragent la Ville à réduire le nombre d'espaces de stationnement commercial et recommandent d'entreprendre la même démarche pour les stationnements sur rue, particulièrement dans les quartiers centraux. Ces espaces pourraient servir à l'aménagement de stationnements pour vélos ou encore à l'élargissement des trottoirs. Ces mesures, accompagnées du développement du transport collectif, doivent faire partie d'une même stratégie.

15. Qu'un réaménagement du réseau routier soit fait en faveur du transport en commun et des transports actifs

En ce qui concerne les projets du Plan de transport en lien avec le réseau routier, le FJÎM recommande que la réfection et l'entretien du réseau soient effectués dans une optique de développement du transport en commun et des transports actifs, d'accessibilité au transport des marchandises et des initiatives de covoiturage. Ce réseau ne doit en aucun cas être aménagé selon les besoins des utilisateurs de la voiture en solo.

À ce titre, un questionnaire s'impose au plan de l'ajout de voies supplémentaires ou de la construction d'une nouvelle structure reliant l'île Bizard à l'île de Montréal.¹⁵ Préoccupés par ce projet, les jeunes y voient une mesure allant à l'encontre des priorités du Plan de transport.

Plus concrètement, la réfection du réseau routier doit comprendre des aménagements de pistes cyclables et de voies réservées pour les autobus et le covoiturage.

IV- TARIFICATION

Le Forum jeunesse est conscient des coûts engendrés par le virage que la Ville souhaite entreprendre. Par contre, ses membres rappellent aux décideurs que le transport en commun doit demeurer abordable et accessible à tous et que la Ville

¹⁵ Plan de transport, p.102

et la STM doivent s'engager à ne pas augmenter les tarifs au-delà du taux d'inflation.

De ce fait, ces institutions devront trouver des sources de financement afin d'éviter que les utilisateurs paient la majeure partie de la facture.

À ce chapitre, il est pertinent de dresser l'évolution des augmentations des tarifs de la CAM mensuelle depuis janvier 2002.

Évolution des tarifs de la CAM mensuelle

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|-----------------|------|------|------|---------|-------|------|
| Tarif ordinaire | 50\$ | 52\$ | 54\$ | 61\$ | 63\$ | 65\$ |
| Tarif réduit | 25\$ | 26\$ | 27\$ | 32,50\$ | 33,75 | 35\$ |

Source : STM

Il est à noter que ces hausses de 30% ont entraîné une baisse notable de l'achalandage du transport en commun. Même si les augmentations tarifaires sont dues, en partie, au désengagement du gouvernement du Québec en 1992 au niveau de l'exploitation, il demeure que ce genre de situation ne doit pas se reproduire et c'est pour cette raison qu'une diversification des sources de financement est à explorer.

En matière de tarification, les membres du FJÎM recommandent :

16. Que les hausses de tarifs du transport en commun ne dépassent pas le taux d'inflation

17. Que tous les étudiants soient admissibles au tarif réduit

Les membres du FJÎM souhaitent que la Ville et la STM mettent en vigueur un tarif étudiant sans discrimination de l'âge, que cette mesure soit réalisée par l'établissement d'un partenariat avec les institutions postsecondaires, non seulement avec les universités. De son côté la Ville entend *évaluer le libre accès aux services de transport en commun pour les étudiants universitaires*.¹⁶

Les membres du FJÎM croient que la STM et la Ville doivent entamer des négociations avec les responsables des institutions et déterminer si les ententes doivent être prises avec chacune d'elles.

¹⁶ *Plan de transport de la Ville de Montréal*, p.61

18. Que soit mis en place un programme de laissez-passer universel

Les membres du Forum jeunesse croient qu'il serait également possible de mettre en place un système de laissez-passer universel de transport en commun pour l'ensemble des étudiants et étudiantes, peu importe leur âge, à l'image de plusieurs villes canadiennes comme Victoria, Ottawa, Calgary, Vancouver et Sherbrooke, pour ne nommer que celles-ci.

Plus précisément, il est recommandé d'inclure les frais de transport à l'ensemble de la communauté étudiante à partir de la facture scolaire, sous la catégorie des frais afférents. Ce type de programme offre, à la fois, des avantages pour les étudiantes et étudiants, les sociétés de transport, les institutions postsecondaires et l'ensemble de la communauté.

Avantages du programme de laissez-passer universels ¹⁷

- Pour les sociétés de transport
 - Garantie de revenus fixes
 - Fidélisation de la clientèle
 - Augmentation des usagers

- Pour les établissements postsecondaires
 - Solution aux problèmes d'espaces pour l'aménagement de stationnements
 - Utilisation d'une partie des recettes de stationnement pour le financement du programme
 - Participation à un projet visant la protection de l'environnement

- Pour l'ensemble de la communauté
 - Diminution des émissions de GES due à une baisse de l'achalandage automobile

- Pour les étudiants et les étudiantes
 - Diminution notable des tarifs du transport en commun
 - Promotion de meilleures habitudes de transport

¹⁷ Programme de démonstration en transport urbain, Laissez passer universels de transport en commun au Canada, Transports Canada.

Exemples de programmes universitaires ¹⁸

| Nom de l'université | Coûts | Validité |
|--------------------------------|---------|---------------------------------------|
| University of British Columbia | 22\$ | Mensuelle |
| University of Victoria | 56\$ | Semestrielle |
| University of Calgary | 60\$ | Semestrielle |
| University of New Brunswick | 70\$ | Annuelle |
| Université de Sherbrooke | Gratuit | Semestrielle |
| Brock University | 140\$ | 1 ^{er} septembre au 30 avril |

Source : FAECUM

V – FINANCEMENT

Afin d'aller de l'avant dans la réalisation du Plan de transport, le FJÎM encourage la Ville dans ses démarches de recherche de financement et l'invite à faire preuve de créativité et d'évaluer sérieusement différentes expériences concluantes à travers le monde. À cet effet, il appert que plusieurs acteurs et instances peuvent être sollicités en ce domaine.

En matière de financement, les membres du FJÎM recommandent :

19. Que les sources de financement soient diversifiées

Le FJÎM appuie la Ville dans ses démarches politiques auprès du gouvernement provincial afin qu'il participe au financement du transport en commun et du transport actif par l'entremise du Fonds vert. Il est également recommandé de solliciter une indexation des droits d'immatriculation et l'obtention de nouveaux pouvoirs fiscaux.

Au palier fédéral, les jeunes du Forum sont d'avis que la Ville doit poursuivre ses démarches, de concert avec les municipalités canadiennes, afin que le gouvernement développe une politique nationale de transport collectif, accompagnée d'un fond servant à appuyer les municipalités canadiennes, dont les plans et les politiques de transport misent sur le développement du transport en commun.

Même si ces deux paliers de gouvernement constituent des sources de financement considérables, il est proposé à la Ville d'explorer d'autres sources de financement afin d'éviter les contributions instables. À ce sujet, mentionnons le désengagement du gouvernement du Québec au début des années 1990 qui a mené au sous-financement du réseau du transport en commun.

En ce sens, la Ville se doit d'évaluer sérieusement des avenues complémentaires de financement afin de réduire sa dépendance envers le financement

¹⁸ Avis sur l'abolition du critère de l'âge pour le tarif étudiant du transport en commun à Montréal, FAECUM, 2006, p. 26-27.

gouvernemental et surtout, de développer des mécanismes plus prévisibles et fiables.

20. Que soit évaluée la possibilité de mettre en place un système de Versement transport

Le Versement transport, système appliqué en France consiste à prélever une taxe sur la masse salariale des entreprises privées ainsi que des institutions publiques pour les établissements de neuf employés et plus. Les fonds sont par la suite répartis entre les municipalités.¹⁹

Grâce à ce type de financement, la France bénéficie d'une diversification de ses ressources, ce qui permet d'alléger le fardeau des usagers et de tous les participants.

Voici comment la contribution de chacun est répartie²⁰ :

30% par les utilisateurs

32% par les entreprises privées

14% par le gouvernement national

14% par les administrations locales

10% par d'autres sources : publicité, produits commerciaux, financement par emprunt, etc.

En comparaison, voici la répartition du financement des dépenses à l'échelle de la CMM (immobilisation et exploitation).

¹⁹ *Examen des cadres politiques, des stratégies et des modèles de gouvernance internationaux du transport urbain*, Transports Canada, p. 24

²⁰ *Ibid.* p. 52

La contribution des partenaires aux immobilisations et à l'exploitation du transport en commun²¹

| Partenaires | 1991 | 1995 | 2000 | 2005 | 2005 – projeté |
|----------------|------|------|------|------|----------------|
| Usagers | 33% | 34% | 39% | 40% | 35% |
| Automobilistes | 0% | 4% | 8% | 7% | 9% |
| Gouvernement | 40% | 22% | 17% | 19% | 26% |
| Provincial | | | | | 16,5% |
| Fédéral | | | | | 9,5% |
| Municipalités | 26% | 40% | 35% | 34% | 30% |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

Source : CMM

Dans le cas de la CMM, la majeure partie des dépenses en 2005 est assumée par les utilisateurs du réseau du transport en commun et les municipalités.

21. Que soient mis en place des postes de péage

Les membres du Forum soutiennent la mise en place de postes de péage dont les revenus devront servir exclusivement à l'entretien et au développement du réseau du transport en commun.

Le FJÎM recommande la mise en place de systèmes de péage sur toutes les infrastructures menant à l'île. Il croit que cela aura pour effet de diminuer l'achalandage du trafic routier, particulièrement dans le cas des déplacements individuels, tout en fournissant une source de revenus considérables pour investir dans le transport en commun.

Étant conscients des tensions soulevées par ce dossier, les représentantes et représentants du FJÎM croient que la réalisation de ce projet ne doit pas être compromise par des divergences d'opinions entre les acteurs de la communauté métropolitaine. À cet effet, la Ville doit entamer des négociations avec ses partenaires des couronnes Sud et Nord pour en arriver à une entente du partage des recettes.

De manière plus précise, nous appuyons l'installation d'un système de péage flexible et adapté selon les modes de transport. Il est aussi recommandé de recourir à des STI (systèmes de transport intelligent).

²¹ *Bâtir une communauté responsable : Optimiser le transport en commun dans la CMM*, CMM, février 2005, p.6.

VI- SUIVI ET MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE TRANSPORT

En matière de suivi, les membres du FJÎM recommandent :

22. Qu'un suivi rigoureux soit effectué relativement à la mise en œuvre du Plan de transport

En ce qui a trait à la question de la gouvernance, les membres du FJÎM croient que la Ville et ses partenaires doivent s'assurer que les problèmes reliés à la gouvernance et aux tensions entre les différentes instances concernées ne soient pas un frein à la mise en œuvre du Plan de transport et à la priorité accordée au transport en commun et au transport actif.

Ils souhaitent également que les considérations, d'ordre politique et structurel, ne portent pas préjudice à la mise en œuvre du Plan de transport et que la préoccupation majeure des décideurs demeure la qualité de vie des Montréalaises et Montréalais ainsi que la cohérence des projets pour l'ensemble du territoire métropolitain.

Le Forum jeunesse croit enfin que les diverses instances responsables des transports, que ce soit au niveau provincial, municipal ou fédéral, doivent élaborer des politiques et des plans qui visent à atteindre les mêmes objectifs.

23. Que soit créé un comité de suivi représentatif

Enfin, le Forum appuie plusieurs des objectifs et des projets du Plan de transport. À cette fin, ses membres accordent une haute importance à sa mise en œuvre et au suivi des réalisations. Le FJÎM appuie également la proposition de la Ville de mener l'enquête *Origine-Destination* sur une base triennale.

En parallèle, il est recommandé qu'un comité de suivi soit créé. Ce comité pourrait être composé des acteurs du domaine des transports ainsi que de divers représentants et représentants des usagers dont les jeunes, les aînés, les personnes à mobilité réduite, etc.

24. Que soient déterminés des indicateurs de résultats quantifiables et précis

En complément, la Ville doit établir des objectifs quantifiables et précis, particulièrement pour l'état de l'utilisation de la voiture, de l'émission des GES, du nombre de déplacements à vélo et de la réduction des places de stationnement.

25. Que soit réaménagé le Plan de transport pour que les chantiers comprennent uniquement les projets concrets

En ce qui concerne la présentation du Plan de transport, les membres proposent un réaménagement du document.

Les sujets suivants ne devraient pas apparaître en tant que chantier, mais plutôt comme des éléments centraux qui guident l'ensemble du Plan :

- Redonner aux résidants des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient
- Accroître la sécurité des déplacements
- Revoir la gouvernance
- Se donner les moyens de nos ambitions

Ainsi, les chantiers comprendraient uniquement les projets concrets. D'ailleurs, plusieurs chantiers pourraient être regroupés sous les catégories transport collectif, transport actif et réseau routier.

CONCLUSION

Le FJÎM est heureux de participer à cet important débat sur la place qu'occupe le transport dans le quotidien de la population montréalaise. Nous avons tenté de mettre en valeur les préoccupations de la jeunesse, une composante de la société qui est particulièrement sensible à cette question et aux nombreux enjeux qui en découlent, notamment en ce qui a trait aux transports alternatifs et collectifs.

En terminant, le FJÎM salue l'initiative de la Ville de Montréal pour la réalisation de son plan de transport et espère vivement la concrétisation des propositions incluses dans le présent document.

TABLEAU SYNTHÈSE

Recommandations générales

- Que la qualité de vie des jeunes et de l'ensemble de la population demeure une priorité pour la Ville.
- Que la mise en œuvre du Plan de transport soit le fruit d'actions concertées et d'une vision intégrée.
- Que l'utilisation de la voiture de manière individuelle ne soit plus monnaie courante et devienne plutôt l'exception et que cette forme de déplacement soit soumise à des mesures contraignantes.
- Que le développement du transport en commun et du transport actif, le maintien d'une tarification abordable, un financement adapté du transport collectif, ainsi que la mise en œuvre et le suivi du Plan de transport occupent constamment l'attention des décideurs, des acteurs du transport et de la population.

Recommandations spécifiques

| |
|---|
| VÉLO |
| <ol style="list-style-type: none">1) Que les pistes cyclables soient reliées aux institutions d'enseignement postsecondaires2) Que le développement du réseau cyclable réponde à des critères rigoureux de sécurité3) Que l'ajout de voies cyclables s'étende aux secteurs non desservis et aux quartiers périphériques4) Que des supports à vélo fiables soient installés dans des endroits stratégiques tels que les stations de métro5) Qu'un réseau d'affichage des voies cyclables soit installé dans chacun des arrondissements6) Que la Ville donne l'exemple en se dotant d'infrastructures adaptées aux cyclistes |
| MARCHE |
| <ol style="list-style-type: none">7) Que les rues suivantes soient réservées aux piétons : La rue Sainte-Catherine, l'Avenue du Mont-Royal , la rue Duluth8) Que soit élaboré des plans de gestion des déplacements pour tout projet de piétonisation9) Qu'un travail d'information et de sensibilisation soit effectué auprès des conducteurs de véhicules motorisés10) Que soit mise en œuvre la Charte du piéton11) Que des événements pour la promotion de la marche soient multipliés |
| TRANSPORT EN COMMUN |
| <ol style="list-style-type: none">12) Que des chantiers réalistes et abordables soient mis en oeuvre13) Que les horaires du transport en commun soient plus flexibles pour tenir compte de la réalité de la jeunesse montréalaise14) Que soient aménagés des espaces de stationnement pour vélos15) Qu'un réaménagement du réseau routier soit fait en faveur du transport en commun et des transports actifs |
| TARIFICATION |
| <ol style="list-style-type: none">16) Que les hausses de tarifs du transport en commun ne dépassent pas le taux d'inflation17) Que tous les étudiants soient admissibles au tarif réduit18) Que soit mis en place un programme de laissez-passer universel |
| FINANCEMENT |
| <ol style="list-style-type: none">19) Que les sources de financement soient diversifiées20) Que soit évaluée la possibilité de mettre en place un système de Versement transport21) Que soient mis en place des postes de péage |
| SUIVI ET MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE TRANSPORT |
| <ol style="list-style-type: none">22) Qu'un suivi rigoureux soit effectué relativement à la mise en œuvre du Plan de transport23) Que soit créé un comité de suivi représentatif24) Que soient déterminés des indicateurs de résultats quantifiables et précis25) Que soit réaménagé le Plan de transport pour que les chantiers comprennent uniquement les projets concrets |

