

**Mémoire du Centre 1,2,3 GO! sur le
Plan de transport 2007
de la Ville de Montréal**

**Présenté à
la Commission sur la mise en valeur du territoire,
l'aménagement urbain
et le transport collectif**

Le 23 août 2007



Marque de commerce de Centraide du Grand Montréal
Emploi sous licence

Table des matières

Avant-propos	p. 5
Introduction	p. 7
Les attitudes	p. 9
Les services	p. 12
La réglementation	p. 14
Les équipements	p. 16
Les circuits et les horaires	p. 18
La tarification	p. 20
Conclusion	p. 22
Bibliographie	p. 24
Webographie	p. 25

Avant-propos

Créé en 2001, le Centre 1,2,3 GO! a pour mission de promouvoir et soutenir la mobilisation des parents et des communautés autour du plein développement et du bien-être des enfants et des jeunes, en favorisant l'innovation sociale et le transfert des connaissances en ces matières. Entre autres activités, le Centre soutient neuf Initiatives 1,2,3 GO! dont sept œuvrent sur le territoire du Grand Montréal.

Les Initiatives 1,2,3 GO! sont des consortiums de partenaires regroupant des individus et des organismes qui mettent en commun leurs idées et leurs ressources pour s'allier aux parents et créer des milieux de vie stimulants pour les tout-petits. Le Centre a demandé à des parents issus d'Initiatives 1,2,3 GO!, d'accompagner l'organisation pour présenter son mémoire rédigé à la suite d'une recherche qu'il a menée.

En effet, en janvier 2007, le Centre commandait une étude¹ destinée à soutenir les Initiatives qui se sont fixé comme objectif prioritaire la promotion de l'accessibilité des transports en commun aux jeunes familles. La décision de mener cette étude a été motivée du fait que plusieurs Initiatives ont été interpellées par des parents de jeunes enfants utilisateurs des transports collectifs. Ces derniers déplorent l'accessibilité souvent difficile aux autobus et au métro pour les familles qui voyagent avec des tout-petits et des poussettes.

Objectif de l'étude: Améliorer la situation du transport en commun pour les familles en effectuant une recherche afin de :

- mieux connaître l'état de la situation;
- proposer des pistes de solutions; et surtout
- faire la promotion d'un service de transport pro-famille.

Par ce mémoire, le Centre 1,2,3 GO! exposera quelques-uns des résultats de cette recherche et présentera des recommandations basées sur les éléments suivants :

- sa consultation de la documentation sur le transport en commun pro-famille;

¹ HERNANDEZ, Christine. *L'Accessibilité des transports en commun pour les familles de jeunes enfants (0-5 ans)*, Rapport final préliminaire remis au Centre 1,2,3 GO!, Montréal, version du 9 juillet 2007, 82 p.

- des réflexions menées par divers organismes qui ont examiné le problème;
- des propos entendus lors de groupes de discussion auxquels ont participé des familles montréalaises.

Comme pour l'ensemble des acteurs invités à définir ce que doit être le plan de transport, le Centre 1,2,3 GO! veut voir comment ses recommandations peuvent être conjuguées avec les autres facteurs que doit considérer la Ville de Montréal - dont son engagement à adopter une politique familiale² - afin de travailler à l'amélioration du service de transport en commun sur le territoire de la métropole.

² Ville de Montréal, *Montréal, ville de familles. Cadre de référence de la Politique familiale de la Ville de Montréal*, Montréal, 2007, p. 3

Introduction

Le Plan de transport 2007³ nous invite à réinventer Montréal.

Le Centre 1,2,3 GO! désire contribuer de ses efforts à relever ce défi. En tant qu'organisme qui travaille de concert avec des parents et plusieurs organismes-partenaires, le Centre veut prendre part à l'ambitieux projet de paver l'avenir, un avenir que le Centre veut sain, tant pour l'environnement que pour l'économie. À l'instar des auteurs du Plan de transport 2007, pour le Centre aussi, la qualité de vie des enfants et des familles montréalaises est non négociable (Ville de Montréal, 2007b, p. 113).

Montréal est la ville de 253 000 familles et de 429 000 enfants (Ville de Montréal, 2007a, p. 4). Une famille qui n'a pas de voiture, utilise le transport en commun pour se rendre au travail, vaquer à ses activités quotidiennes et domestiques et conduire les petits au service de garde. Les parents qui ont pris part aux groupes de discussion organisés par le Centre connaissent bien cette réalité. Leurs commentaires, qu'ils veulent constructifs, démontrent clairement la nécessité d'améliorer l'accessibilité aux transports collectifs. Leurs recommandations ont porté sur six aspects applicables à 10 des 21 chantiers identifiés dans le Plan de transport 2007. Ces aspects traitent des éléments suivants:

- les attitudes;
- les services;
- la réglementation;
- les équipements;
- les circuits et les horaires;
- la tarification.

Les pistes de solutions qu'ils proposent sont conçues pour être réalisées par différents acteurs, dont les sociétés de transport, les municipalités, les organismes communautaires ainsi que par les parents et le Centre 1,2,3 GO!

³ Ville de Montréal, *Réinventer Montréal, Plan de transport 2007. Document de consultation*, Montréal, 2007, p. 113

La Ville de Montréal a d'ailleurs fait connaître son intention de revoir la gouvernance quant au transport en commun, et précise qu'elle ne peut pas et ne compte pas réaliser seule sa vision (Ville de Montréal, 2007b, p. 18). Les participants que le Centre a rencontrés ont exprimé le souhait d'être mis à contribution. Rappelons que ce sont les représentations faites par des parents qui auront permis au Réseau de transport de Longueuil (RTL) d'adopter le très apprécié projet Bébé Bus.

Les attitudes

17^e chantier : Accroître la sécurité des déplacements.

Comme pour l'ensemble des citoyens, le Centre 1,2,3 GO! vise les relations conviviales entre **parents, chauffeurs et tous les utilisateurs**. Afin de profiter pleinement du transport en commun, **le Centre fait appel à la courtoisie de tous et chacun**.

Les déplacements des jeunes familles qui voyagent à bord des autobus et du métro sont assortis de multiples contraintes. La situation est la même pour les éducateurs qui organisent des excursions avec leur groupe de bambins ou d'écoliers. Outre la logistique laborieuse occasionnée par la poussette et les autres accessoires que nécessitent les soins et le bien-être d'un bébé, mentionnons au nombre des contraintes identifiées par les parents, l'agacement parfois affiché des chauffeurs ou des passagers à l'égard des petits. Certains parents avouent avoir subi des commentaires désagréables, de l'impatience, voire même de l'intimidation⁴.

Nous, du Centre 1,2,3 GO!, avons la certitude que la Société de transport de Montréal (STM) et les autorités organisatrices de transport collectif placent le service à la clientèle au premier rang de leurs priorités et que leurs employés sont attentifs aux diverses réalités de la population qu'elles desservent^{5, 6}. Toutefois, ces sociétés gagneraient à développer davantage leurs connaissances sur les réalités vécues par les jeunes familles afin de mieux répondre à leurs besoins.

Aussi, les décideurs devraient-ils considérer de guider le personnel des sociétés de transport par des **programmes de sensibilisation** et intéresser le grand public aux réalités des familles par des **campagnes de marketing social**.

⁴ POIRIER, Marie-Hélène. *Les familles sans voiture vivant dans les quartiers centraux : choix de localisation et stratégies de déplacement, Mémoire de Maîtrise présenté à la Faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de Maîtrise en urbanisme*, Montréal, 2006, 173 p., p. 120

⁵ Société de transport de Montréal, *Code d'éthique*, Montréal, p. 4

⁶ Société de transport de Montréal, *Information à la clientèle. Fondation les petits trésors de l'Hôpital Rivière-des-Prairies*, Montréal, 2007, http://www.stm.info/info/fond_petitstrésors.htm

De notre avis, la **formation donnée aux chauffeurs** serait davantage contemporaine et pertinente si elle s'enrichissait d'un volet sur le service à la clientèle pour les jeunes familles. Sujets inscrits au cours *Bébé Bus 101* :

- information sur la notion d'accessibilité universelle⁷ et sur les réalités vécues par les adultes qui se déplacent avec de jeunes enfants et des poussettes;
- réglementation en vigueur et son application;
- attitudes à développer par les chauffeurs et celles à être proscrites;
- comportements et habitudes de conduite sécuritaire à être adoptés par les chauffeurs⁸, les parents et les autres passagers.

De plus, les citoyens devraient être incités à offrir leur aide aux familles se déplaçant avec une poussette. L'hebdomadaire *Le Messenger*⁹ rapportait que la STM a prévu pour bientôt une campagne de sensibilisation sur la cohabitation harmonieuse entre parents, passagers et chauffeurs. Le Centre applaudit et encourage cette opération de marketing social. Les messages communiqués devraient entre autres :

- porter sur le plein droit des familles et des enfants à utiliser les transports en commun avec une poussette;
- inviter la population à faire preuve de civisme en posant des gestes tels que céder les places aux femmes enceintes, aux parents portant de jeunes enfants ou aux jeunes enfants eux-mêmes, ou offrir de l'aide pour monter la poussette dans les autobus et dans les escaliers des stations de métro.

Bien entendu, les parents doivent eux aussi faire preuve de discernement. Nous leur recommandons de **s'équiper de petites poussettes à l'utilisation flexible et de miser sur le dialogue** afin de désamorcer les situations tendues qui parfois surviennent avec les autres passagers.

⁷ Ville de Montréal, *Accessibilité universelle. Plan d'action 2006*, Montréal, 2006, http://www2.ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/accessibilite_fr/coll_accessibilite_qab.shtm

⁸ Lors des groupes de discussion, plusieurs parents ont déploré les habitudes de conduite de certains chauffeurs qui, après avoir fait monter des usagers, reprennent la route sans attendre que tous les passagers soient assis. Les parents portant un enfant dans leurs bras craignent alors les chutes. Ce comportement non sécuritaire va à l'encontre du Code d'éthique de la STM : *La sécurité des personnes est primordiale et l'on ne saurait, à la Société, accepter de compromis qui la mette en péril*. Société de transport de Montréal, *Code d'éthique*, Montréal, p. 4

⁹ Le Messenger Lachine Dorval, « *Bus et poussette : pas toujours compatibles* », 11 juillet 2007, <http://www.messengerlachine.com/article-120694-Bus-et-poussette-pas-toujours-compatibles.html>

Le Centre 1,2,3 GO! croit que des résultats positifs découleraient de programmes de formation continue offerts aux chauffeurs et de campagnes sociétales récurrentes éduquant le public. Nul doute que ces actions arriveraient à modifier certains comportements et à changer les perceptions que les chauffeurs et les usagers pourraient avoir face aux familles utilisatrices des transports en commun.

Les services

- 5^e chantier : **Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8% en 5 ans.**
- 16^e chantier : **Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient.**

Les participants qui ont pris part aux groupes de discussion du Centre 1,2,3 GO!, souhaitent **que des circuits d'autobus soient planifiés selon des itinéraires qui leur permettent de fréquenter les commerces et les services qui ont pignon sur rue dans leur propre quartier.** Beaucoup de parents gèrent des horaires extrêmement serrés et le temps représente une variable non négligeable dans l'organisation des activités familiales. Aussi, la maîtrise d'un territoire resserré par un trajet d'autobus qui parcourt des trajets de proximité, facilite les déplacements. Pour ceux et celles qui possèdent une voiture, cet argument peut paraître banal, mais pour les parents usagers des transports en commun, le trajet entre la maison, le centre de la petite enfance et le travail peut ressembler à une course à obstacles quotidienne (Poirier, 2006, p. 115 à 118).

Les parents se préoccupent aussi de la sécurité des leurs. **La STM a mis en place le service *Entre deux arrêts*** qui offre aux citoyennes voyageant seules le soir, de demander aux chauffeurs d'arrêter l'autobus entre deux arrêts (Ville de Montréal, 2007b, p. 53). **Il y aurait lieu de proposer le même service aux parents qui se déplacent avec leurs enfants. Cette disposition serait appréciée, particulièrement les journées de température inclémente.**

Le Gouvernement du Québec¹⁰ et la Ville de Montréal (Ville de Montréal, 2007b, p. 49) visent une hausse de l'achalandage du transport en commun de 8 % d'ici 2012. Pour les parents, le niveau de service et la qualité de l'offre seront garants de leur utilisation des autobus et du métro. Afin de séduire et fidéliser les jeunes familles, le transport collectif doit être concurrentiel tant au niveau du coût et du confort, que du temps qui y

¹⁰ Ministère des Transports, *Le transport des personnes au Québec : pour offrir de meilleurs choix aux citoyens. La Politique québécoise de transport collectif*, Gouvernement du Québec, 2006, p. XV

est consacré. Le manque de compétitivité des solutions de remplacement finit souvent par convaincre les jeunes familles d'acheter une première ou une seconde voiture... (Poirier, 2006, p. 127).

Enfin, dans le *Cadre de référence de la Politique familiale de la Ville de Montréal*, les auteurs avancent que, lorsque pensé pour accueillir les jeunes familles et les petits Montréalais, le système de transport s'avère *être une école de comportements durables pour les parents et leurs enfants, puisqu'il leur permettra d'intégrer des habitudes d'utilisation responsable des ressources communes* (Ville de Montréal, 2007a, p. 5).

La réglementation

5^e chantier : Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8% en 5 ans.

Le Centre 1,2,3 GO! est d'avis qu'il faut préciser les règles d'utilisation entourant les poussettes dans les autobus.

À l'heure actuelle, les principales sociétés de transport qui desservent le Grand Montréal n'ont pas de consignes communes entourant les poussettes dans les autobus, et la STM, quant à elle, n'a aucune règle spécifique concernant les poussettes. L'absence de réglementation claire laisse libre place à l'interprétation et les écarts sont grands entre les façons de faire d'un chauffeur à l'autre.

Dans la mesure du possible, ces derniers ont l'obligation de laisser monter les parents. Mais ils peuvent choisir d'ouvrir ou non les portes lorsque l'espace vient à manquer, tout comme ils peuvent demander aux parents de replier ou non leur poussette. « *C'est une question tant d'espace gagné que de sécurité* », invoque la STM, qui **suggère** aux parents de prendre l'enfant dans les bras, de plier la poussette et d'utiliser les sièges désignés aux personnes à mobilité réduite (Le Messenger, 2007).

La perception de l'existence d'un danger lorsque les poussettes sont ouvertes dans les autobus serait teintée par un avis de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) émis il y a quelques années. L'avis recommandait la fermeture des poussettes afin d'éviter qu'elles ne deviennent des projectiles ou ne projettent l'enfant dans le pare-brise, en cas de freinage brusque. Toutefois, lors de l'instauration du programme Bébé Bus par le RTL, un test sur route a démontré le danger potentiel de la directive de la SAAQ. (À cet effet, il serait approprié que les études réalisées par les sociétés de transport sur les systèmes d'arrimage pour fauteuils roulants incluent aussi des tests pour les poussettes.)

Le Centre 1,2,3 GO! compte solliciter un avis de la SAAQ en faveur du maintien des enfants dans leur poussette ouverte. Cette démarche viserait la modification de l'actuel règlement qui, une fois révisé, autoriserait les personnes avec poussette à entrer dans les autobus à toute heure de la journée, en la conservant ouverte, son occupant à

l'intérieur. En Colombie-Britannique, BC Transit a adopté un tel règlement et invite les parents à utiliser les espaces qui leur sont destinés¹¹.

Enfin, le Centre 1,2,3 GO! recommande que l'affichage des places réservées dans les transports en commun soit revu et davantage visible. Un nouveau pictogramme signalant une priorité aux tout-petits devrait s'ajouter à ceux indiquant les sièges dédiés aux femmes enceintes ou aux citoyens âgés.

¹¹ The Greater Vancouver Transportation Authority, Transit Services,
http://www.translink.bc.ca/Transportation_Services/Bikes/Cycling_OnSkyTrain.asp

Les équipements

1^{er} chantier : Implanter un réseau de tramways au centre de l'agglomération.

3^e chantier : Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro de Montréal.

L'un des moyens retenus pour augmenter l'achalandage du transport en commun, consistera en la modernisation et le développement des infrastructures et des équipements. Le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec devrait faciliter l'accessibilité du transport pour les tous les citoyens à mobilité réduite (Ministère des Transports, 2006, p. XV).

La Ville de Montréal a annoncé son intention de répondre aux besoins distincts des clientèles spécifiques de personnes à mobilité réduite, dont les personnes âgées (Ville de Montréal, 2007b, p. 49). En effet, avec le vieillissement de la population, chaque Québécois aura un proche qui sera concerné par l'accessibilité aux infrastructures de la métropole¹². Cette réalité démographique de Montréal a sans doute motivé la Ville à retenir la notion d'accessibilité universelle comme principe directeur de son Plan d'urbanisme et de son Plan de transport (Ville de Montréal, 2006c, Historique du plan d'action).

Rappelons cependant que les règles d'accessibilité universelle incluent aussi les enfants. D'où la pertinence de planifier des services qui répondent également aux besoins des tout-petits se déplaçant en transport en commun, avec leurs parents, leurs éducatrices ou leurs professeurs. Qu'ils se véhiculent en poussette ou qu'ils marchent sur leurs petites jambes, leur mobilité est réduite et les parents ou les accompagnateurs rencontrent des obstacles similaires à ceux relevés par les citoyens aînés et les personnes ayant des limitations fonctionnelles de déplacement et de mouvement.

Il y a plus de 20 ans déjà, des groupes représentant des personnes vivant avec un handicap réclamaient l'accessibilité du métro de Montréal. À chacune des phases de la

¹² Kéroul, *Pour une société de qualité, Mémoire présenté par Kéroul à la Commission des affaires sociales sur le projet de loi 155, Loi modifiant la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées et d'autres dispositions légales*, Montréal, 2003, Préambule, 19 p.

construction du réseau, ces associations rappelaient la nécessité d'inclure des dispositifs pour l'accessibilité; il en coûte moins cher de les prévoir avant la construction que de les ajouter par la suite... (Kéroul, 2003, Un contexte. Des citoyens qui se responsabilisent). **Cette même logique motive le Centre 1,2,3 GO! à inviter les autorités organisatrices de transport collectif à prendre en compte les améliorations recommandées par les parents quant à l'équipement, l'ergonomie ou l'espace réservé aux familles; le Centre 1,2,3 GO! sera heureux d'apporter sa contribution à cet égard. Ces recommandations devront être considérées lors de l'acquisition des voitures et des wagons pour le prochain tramway et le train qui desservira l'Est de Montréal.**

À titre d'histoire inspirante – histoire qui pourrait jeter les bases d'une éventuelle norme « ISO Famille » pour les transports en commun... - **citons le programme Bébé Bus mis de l'avant par le RTL.** Cette société de transport offre aux jeunes parents l'accès aux poussettes ouvertes dans les autobus équipés de plancher surbaissé. Pour encore plus de sécurité, des coussins d'appui ont aussi été installés dans la section accueillant les poussettes et le mécanisme d'ouverture et de fermeture des portes de l'autobus a été modifié afin de laisser le temps nécessaire à un parent pour monter ou descendre des véhicules. Bébé Bus est une mesure adéquate pour les enfants et les autres passagers tout en n'entravant pas la circulation des usagers. Le projet a d'ailleurs été salué par le *Carrefour action municipale et famille* qui lui a attribué le *Prix Action municipale et famille 2006*¹³.

¹³ Centre 1,2,3 GO!, *Rapport d'activité 2006-2007 et rétrospective depuis les débuts du projet*, Montréal, p. 14

Les circuits et les horaires

4^e chantier : Prolonger le métro vers l'Est.

10^e chantier : Instaurer des plans de gestion des déplacements.

12^e chantier : Réaliser le train de l'Est.

18^e chantier : Entretien et compléter le réseau routier de l'île.

Le Plan de transport 2007 mentionne que les élus revendiquent une imputabilité en matière de transport en commun parce que concernés par des questions d'aménagement, d'habitation et d'infrastructure (Ville de Montréal, 2007b, p.18). Leur démarche est louable, concernés qu'ils le sont par le bien-être et les besoins des jeunes familles qui s'installent dans les secteurs résidentiels en développement de leur arrondissement.

Lors des groupes de discussion, les parents formulaient le souhait **que les circuits et les horaires des autobus soient réaménagés afin de tenir compte de leurs besoins spécifiques**. Le Plan de transport 2007 stipule que le réseau doit être accessible aux différents secteurs de la ville et doit s'adapter aux caractéristiques des milieux desservis (Ville de Montréal, 2007b, p. 49). Cette volonté sera bien accueillie. Plusieurs familles questionnaient la cohérence entre les trajets et les horaires des autobus desservant leur secteur versus leurs activités domestiques et les établissements de services de leur quartier. Dans certains arrondissements, des familles utilisatrices des transports collectifs déplorent les passages peu fréquents des autobus, leurs horaires inappropriés, et leurs trajets qui desservent mal les facilités du quartier. Le temps que les parents consacrent au transport a pour incidence d'étirer le nombre d'heures qu'ils doivent mettre à s'acquitter de leurs responsabilités courantes (épicerie, pharmacie, CLSC, service de garde, etc.). Des parents voulant faire des courses dans les commerces situés à proximité de leur résidence, ont même confié gagner du temps à effectuer leurs déplacements en prenant un premier autobus qui se rend au centre-ville, pour en revenir avec un second...

Enfin, la recommandation de réaménager les horaires et les circuits d'autobus qui desservent les quartiers est similaire à celle d'une demande inscrite dans la *Déclaration citoyenne des femmes de Rivière-des-Prairies* remise en 2005 à monsieur Gérald Tremblay, maire de Montréal, à madame Hélène Fotopulos, responsable du dossier de

la condition féminine et au Conseil des Montréalaises. Elle se lisait comme suit : *Que l'on augmente les services d'autobus et que l'on élargisse le service en direction nord-sud*¹⁴. À ceci, **le Centre 1,2,3 GO! ajoute qu'il faut réfléchir à des plans de gestion des déplacements qui desservent les quartiers de façon harmonieuse et sensée. La réalisation du train de l'Est dont les gares accueilleront les services d'autobus locaux est sûrement un début de solution pour une meilleure desserte locale** (Ville de Montréal, 2007b, p. 16).

¹⁴ *Déclaration citoyenne des femmes de Rivière-des-Prairies, Pour un quartier où il fait bon vivre!*, Montréal, 2005, p. 4

La tarification

21^e chantier : **Se donner les moyens de nos ambitions.**

Les auteurs du Plan de transport 2007 signalent qu'il a été démontré que le transport en commun a permis aux ménages montréalais d'épargner considérablement en frais de déplacement – de l'ordre de 600 M\$ en 2003 (Ville de Montréal, 2007b, p. 49). Quant au crédit d'impôt instauré par le gouvernement fédéral au budget 2006, pour le coût des laissez-passer de transport collectif¹⁵, il s'avère être une mesure fiscale avantageuse qui permet aussi bien d'économiser de l'argent que de protéger l'environnement.

Le Gouvernement du Québec, dans sa *Politique québécoise du transport collectif*, confie aux autorités organisatrices le mandat de livrer des services de qualité. « *Le financement nécessaire aux améliorations apportées, mentionne-t-il, devra être réparti de façon équitable et les usagers, dont les familles, devront assumer leur juste part des coûts.* » (Ministère des Transports, 2006, p. XV).

D'un point de vue financier, non seulement la participation globale des usagers du transport en commun ne doit pas augmenter plus que l'inflation, mais le Centre 1,2,3 GO! propose en plus **l'instauration d'un titre de transport « famille » qui offrirait entre autres commodités, la gratuité à partir du 3^e enfant**, la présente gratuité accordée aux enfants de moins de six ans s'avérant malheureusement insuffisante.

Cette recommandation n'a rien de bien hardi. Elle s'inscrit dans la continuité de la tarification sociale déjà consentie aux aînés et aux étudiants, et prend exemple sur la carte « Famille nombreuse »¹⁶ offerte par la Société nationale des chemins de fer français (SNCF), qui accorde aux familles françaises comptant plusieurs membres des réductions substantielles au niveau du transport.

¹⁵ Gouvernement du Canada, *Crédit d'impôt pour laissez-passer de transport en commun*, Ottawa, 2007, <http://www.laissez-passer.ca/>

¹⁶ Dossier Familial *Réductions. Les avantages de la carte « Famille nombreuse »*, France, 2007, http://www.dossierfamilial.com/html/rub_art_9_946.html

Voilà donc des arrangements qui permettraient de donner un pouvoir d'achat accru aux familles montréalaises, tout en souscrivant au principe d'équité sociale auquel adhère la Ville de Montréal (Ville de Montréal, 2007b, p. 26).

Conclusion

20^e chantier : Revoir la gouvernance.

Le *Cadre de référence de la Politique familiale de la Ville de Montréal* affirme que les familles sont le cœur de la communauté (Ville de Montréal, 2007a, p. 8). Faire de Montréal une ville où les familles veulent s'établir, et rester...!, comporte son lot de défis, ... que devra relever l'Administration municipale en partenariat avec les citoyens et les organisations intéressées du territoire.

Le Centre 1,2,3 GO! applaudit le maire Gérald Tremblay lorsqu'il propose aux citoyens d'opter pour le transport collectif comme moyen privilégié pour se déplacer sur le territoire (Ville de Montréal, 2007a, p. 3). Toutefois, cela demandera la mise en œuvre de mesures importantes, et convaincantes, pour faire en sorte que le transport en commun soit adapté pour les familles et adopté par celles-ci.

Lors des groupes de discussion organisés par le Centre, sur le thème de l'accessibilité des transports collectifs pour les familles et les enfants, les recommandations émises par les participants ont porté sur six aspects : les attitudes, les services, la réglementation, les équipements, les circuits et les horaires, et enfin, la tarification. Appliquées, ces recommandations amélioreront la qualité de vie des parents utilisateurs des transports collectifs. Les conditions devenues favorables, les parents inculqueront très tôt à leurs enfants des habitudes d'utilisation responsable des ressources communes.

« Le discours écologiste dénonce les coûts sociaux et environnementaux de l'étalement urbain (...) le discours du nouvel urbanisme prône la revalorisation du centre et de la multifonctionnalité. Par ailleurs, les villes de la périphérie continuent à fonder leur image promotionnelle sur des idéaux de la nature et de la vie familiale. Deux normes résidentielles s'opposent ici, la première centrée sur l'urbanité et l'écologie et la seconde renforçant le familialisme. » (Poirier, 2006, p. 55)

*Montréal, milieu de vie exceptionnel, améliore constamment la qualité du milieu de vie de ses citoyennes et de ses citoyens dans une perspective de développement durable*¹⁷.

Répondre adéquatement aux besoins de mobilité des parents et des enfants par un service de transport en commun attentif à leurs spécificités est un argument qui pourrait convaincre les jeunes familles à venir s'établir ici.

¹⁷ Ville de Montréal, *Imaginer • Réaliser Montréal 2025. Un monde de créativité et de possibilités. En bref*, Montréal, 2005, p. 3

Bibliographie

HERNANDEZ, Christine. *L'Accessibilité des transports en commun pour les familles de jeunes enfants (0-5 ans), Rapport final préliminaire remis au Centre 1,2,3 GO!*, Montréal, version du 9 juillet 2007, 82 p.

Ville de Montréal, *Montréal, ville de familles. Cadre de référence de la Politique familiale de la Ville de Montréal*, Montréal, 2007, 18 p.

Ville de Montréal, *Réinventer Montréal, Plan de transport 2007. Document de consultation*, Montréal, 2007, 154 p.

POIRIER, Marie-Hélène. *Les familles sans voiture vivant dans les quartiers centraux : choix de localisation et stratégies de déplacement, Mémoire de Maîtrise présenté à la Faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de Maîtrise en urbanisme*, Montréal, 2006, 173 p.

Société de transport de Montréal, *Code d'éthique*, Montréal, 14 p.

Ministère des Transports, *Le transport des personnes au Québec : pour offrir de meilleurs choix aux citoyens. La Politique québécoise de transport collectif*, Gouvernement du Québec, 2006, 76 p.

Kéroul, *Pour une société de qualité, Mémoire présenté par Kéroul à la Commission des affaires sociales sur le projet de loi 155, Loi modifiant la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées et d'autres dispositions légales*, Montréal, 2003, 19 p.

Centre 1,2,3 GO!, *Rapport d'activité 2006-2007 et rétrospective depuis les débuts du projet*, Montréal, 28 p.

Déclaration citoyenne des femmes de Rivière-des-Prairies, Pour un quartier où il fait bon vivre!, Montréal, 2005, 7 p.

Ville de Montréal, *Imaginer • Réaliser Montréal 2025. Un monde de créativité et de possibilités. En bref*, Montréal, 2005, 6 p.

Webographie

Société de transport de Montréal

Information à la clientèle. Fondation les petits trésors de l'Hôpital Rivière-des-Prairies, Montréal, 2007,

http://www.stm.info/info/fond_petitstrésors.htm

Ville de Montréal

Accessibilité universelle. Plan d'action 2006, Montréal, 2006,

http://www2.ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/accessibilite_fr/coll_accessibilite_gab.shtm

Le Messenger Lachine Dorval

« *Bus et poussette : pas toujours compatibles* », 11 juillet 2007,

<http://www.messengerlachine.com/article-120694-Bus-et-poussette-pas-toujours-compatibles.html>

The Greater Vancouver Transportation Authority, Transit Services,

http://www.translink.bc.ca/Transportation_Services/Bikes/Cycling_OnSkyTrain.asp

Gouvernement du Canada

Crédit d'impôt pour laissez-passer de transport en commun, Ottawa, 2007,

<http://www.laissez-passer.ca/>

Dossier Familial

Réductions. Les avantages de la carte « Famille nombreuse », France, 2007,

http://www.dossierfamilial.com/html/rub_art_9_946.html

Mémoire du Centre 1,2,3 GO!
L'accessibilité des transports en commun pour les familles de jeunes
enfants (0-5 ans)

Sommaire exécutif

Le Centre 1,2,3 GO! participe à la *Commission sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif* afin de faire valoir le point de vue de parents utilisateurs des transports collectifs, point de vue recueilli dans le cadre de son étude sur *L'accessibilité des transports en commun pour les familles de jeunes enfants (0-5 ans)* – juin 2007. Puisque le **Plan de transport 2007** invite les citoyens « à réinventer Montréal » et que Montréal est la ville de 253 000 familles et de 429 000 enfants, comme l'affirme le *Cadre de référence de la Politique familiale de la Ville de Montréal*, le Centre et les Initiatives 1,2,3 GO! désirent contribuer de leurs efforts à relever ce défi.

Le Centre et les Initiatives 1,2,3 GO! promeuvent et soutiennent la mobilisation des parents et des communautés autour du plein développement et du bien-être des enfants et des jeunes. Appuyés par des consortiums de partenaires, ils s'allient aux parents et créent des milieux de vie stimulants pour les tout-petits. Ainsi, en janvier 2007, le Centre commandait une étude destinée à documenter les Initiatives ayant pour objectif prioritaire de promouvoir l'accessibilité des transports en commun aux jeunes familles. En effet, plusieurs parents déplorent l'accès parfois difficile aux autobus et au métro lorsqu'ils se déplacent avec des bébés et des poussettes. Afin que les familles puissent opter pour le transport en commun, les recommandations formulées par ces derniers portent sur les six (6) aspects suivants :

1. les attitudes
(*Celles des chauffeurs, celles des parents et celles de l'ensemble des passagers*);
2. les services
(*Le programme Bébé Bus développé par le consortium de partenaires de l'Initiative 1,2,3 GO! Longueuil est un projet des plus inspirants*);
3. la réglementation
(*Le Centre 1,2,3 GO! compte solliciter un avis de la Société d'assurance automobile du Québec autorisant les parents à monter à bord des autobus avec leurs tout-petits laissés assis dans leur poussette*);

4. les équipements
(Le lobby exercé depuis plus de 20 ans par les groupes représentant les personnes ayant des limitations physiques fait office d'école quant à l'adaptation des équipements aux besoins spécifiques d'une partie de la population);
5. les circuits et les horaires
(Les familles souhaitent que des circuits empruntent des trajets de proximité qui leur permettent de d'accéder aux commerces et aux services de leur propre quartier, selon des horaires adéquats);
6. la tarification
(L'instauration d'un titre de transport familial permettrait aux ménages montréalais de réduire leurs frais de déplacement, un incitatif important pour augmenter l'utilisation des transports collectifs).

Ces approches de solution sont conçues pour être réalisées par différents acteurs, dont la Société de transport, la municipalité, les organismes communautaires ainsi que par les parents et le Centre 1,2,3 GO! Les conditions de transport devenant favorables par leur meilleure adaptation aux besoins des familles et des enfants, les parents inculqueront très tôt aux petits Montréalais des habitudes d'utilisation responsable des ressources communes.

Le 22 août 2007