



Commission des jeunes

Mémoire

PLAN DE TRANSPORT 2007 DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Ce document est l'œuvre de la Commission des jeunes d'Union Montréal.

Les membres ayant participé à sa rédaction sont :

Véronique Chadillon-Farinacci

Présidente de la Commission

Myriam Lemay-Gosselin

Secrétaire de la Commission

Julien Savard

Vice-président politique de la Commission

Hugues Gilbert

Coordonnateur de la Commission

22 août 2007

A) Introduction

La Commission des jeunes d'Union Montréal, seule aile jeunesse politique municipale à Montréal, s'est donnée au fil des années plusieurs mandats dont celui d'être une voix qui a du poids pour les jeunes montréalaises et montréalais. Les déplacements étant au coeur de la vie quotidienne de tout étudiant ou jeune travailleur, il va de soi que la Commission s'est réjouie du fait que l'administration municipale mette de l'avant un Plan de transport prévoyant l'organisation des déplacements sur un horizon de vingt ans. Plusieurs membres de la Commission sont sensibles aux diverses questions touchant le transport, particulièrement les transports actif et collectif. Un comité de transport a donc été formé au sein de notre Commission et c'est avec un très grand intérêt que celui-ci a décortiqué le Plan de transport. Le présent mémoire se divisera en six sections, chacune d'elle traitant d'un aspect relié directement ou indirectement au Plan qui nous tient particulièrement à coeur. Chacune des sections débutera par quelques commentaires et se terminera par une série de recommandations, qui selon nous, pourraient enrichir et bonifier le Plan de transport. Avant d'aborder chacun des aspects, nous aimerions formuler quelques commentaires sur le Plan de transport dans sa globalité.

B) Commentaires généraux

Nous aimerions saluer la vision de l'administration municipale pour avoir regroupé sous un même plan, un guide pour la gestion des déplacements et la mise en place d'infrastructures en conséquence sur un horizon de 20 ans. Entre autres, nous tenons à féliciter M. André Lavallée, membre du comité exécutif de la ville, responsable de l'Aménagement urbain et du Transport collectif pour le travail colossal accompli, afin de mener à terme ce dossier. Nous sommes heureux de voir que l'administration est prête à assumer le leadership dans un dossier aussi important, impliquant les trois paliers de gouvernement, qui a des incidences à plusieurs niveaux sur la grande région métropolitaine, que ce soit au niveau du développement économique ou de la qualité de vie des citoyens.

La Commission des jeunes d'Union Montréal, comme la plupart des gens de sa génération, est très préoccupée par les questions environnementales et à ce titre, elle ne peut que se réjouir de voir que le Plan de transport veut faire des transports actif et collectif la pierre angulaire du réseau de transport de Montréal. Ainsi, nous sommes heureux de constater que Montréal sera aménagée en fonction des transports actif et collectif et non en fonction de la voiture.

1-Usagers du transport en commun

Nous aimerions saluer une initiative du Plan prévoyant l'étude de la faisabilité du libre-accès du transport en commun aux étudiants. En effet, nous savons que la plupart des étudiants vivent des situations financières difficiles et nous avons toujours promu le fait qu'ils puissent bénéficier d'un tarif réduit. Ainsi, advenant l'impossibilité d'implanter le libre-accès aux étudiants, nous souhaiterions à tout le moins qu'un tarif réduit soit maintenu et même étendu à tous les étudiants à temps plein. En toute

honnêteté, nous craignons que l'augmentation de l'offre du transport se traduise par une trop forte augmentation des tarifs du transport en commun. Nous sommes particulièrement inquiets face au prochain système de tarification du métro qui entrera en vigueur en 2008 et qui, selon un article paru dans La Presse en janvier dernier (que nous joignons en annexe), modulera les tarifs selon la distance parcourue et selon la période de la journée. De telles mesures auraient un effet néfaste sur les finances des étudiants qui utilisent souvent le métro à l'heure de pointe et encore davantage chez ceux résidant dans des arrondissements plus éloignés de leur lieu d'apprentissage.

Dans la mise en oeuvre du Plan de transport, nous recommandons donc à la ville de Montréal de tenir compte du principe suivant relativement à la part des usagers et des étudiants dans le financement du transport en commun.

- 1 - Qu'une éventuelle augmentation des tarifs du transport en commun ne soient pas supérieurs au coût de la vie.

2-Automobilistes

Nous croyons que la part des automobilistes dans le financement du transport en commun doit augmenter davantage. En ce sens, nous appuyons la proposition du Plan d'instaurer des postes de péages sur tous les ponts ceinturant l'Île de Montréal. Cependant, nous invitons l'administration municipale à être flexible quant à la tarification aux postes de péage. Nous croyons que les contribuables montréalais qui investissent déjà beaucoup pour un réseau de métro profitant à l'ensemble de la région métropolitaine devraient contribuer dans une moindre mesure. De plus, les automobilistes voyageant seulement en heure de pointe ou se déplaçant en véhicule plus polluant devraient contribuer davantage. Nous souhaiterions être rassurés de façon ferme par la ville que les fonds recueillis par une éventuelle taxe sur le stationnement et le péage seront entièrement réinvestis dans le financement du transport collectif de même que dans les infrastructures utilisées pour le transport actif. Il faudra s'assurer que l'augmentation de tarifs pour les automobilistes soit le plus rapidement possible compensée par une augmentation du service de transport en commun.

Nous saluons l'intention de la ville de prendre des moyens incitatifs pour favoriser l'utilisation du covoiturage et de l'autopartage. En ce sens, il est juste de vouloir inciter les centres commerciaux à réserver certains espaces pour l'autopartage. Cependant, nous croyons que certains espaces des centres commerciaux pourraient servir en semaine pour le covoiturage. De plus, nous pensons que les arrondissements pourraient faire leur part à ce niveau en créant des espaces de stationnement pour le covoiturage, comme l'a fait l'arrondissement Pierrefonds-Roxboro l'automne dernier. En ce qui a trait aux postes de péage et au covoiturage, nous faisons les recommandations suivantes.

- 2 - Avoir un tarif préférentiel pour les résidents de Montréal sur les ponts à péages. Ceci permettrait d'augmenter la contribution des citoyens des banlieues dans le financement du transport en commun métropolitain.
- 3 - Moduler les tarifs à l'entrée des ponts de Montréal en fonction de la classe de véhicules du conducteur ainsi que des heures d'affluence. (Par exemple, les véhicules plus lourds et/ou plus polluants pourraient payer davantage, tout comme ceux qui circulent à l'heure de pointe).
- 4 - Instaurer certains allègements fiscaux pour les entreprises qui implanteraient des programmes incitant leurs employés à utiliser le transport actif, le transport collectif ou le covoiturage.
- 5 - Instaurer des places de stationnements réservées au covoiturage.

3-Cyclistes

Beaucoup de jeunes empruntent le vélo pour se déplacer à Montréal ou aimeraient le faire s'ils avaient plus d'infrastructures cyclables à proximité de leur domicile. Ainsi, nous nous réjouissons du fait que le réseau cyclable doublera d'ici les prochaines années et qu'il sera possible d'emprunter certains corridors toute l'année. Il faut prendre les moyens pour que plus de gens se déplacent de façon active et en ce sens, nous espérons que la ville prévoira des fonds pour promouvoir l'arrivée des nouvelles pistes cyclables et l'utilisation du vélo à Montréal. Également, nous saluons l'instauration du système de vélo libre-service. Cependant, n'oublions pas que plusieurs citoyens voudront combiner le transport actif et le transport collectif dans leurs déplacements et qu'il faudra s'assurer que les infrastructures de transport en commun soient davantage adaptées pour le transport ou l'entreposage sécuritaire des vélos. De plus, nous pensons qu'il faut prévoir des fonds pour l'entretien et la sécurité des pistes cyclables existant actuellement. À ce titre, mentionnons que certains cyclistes préfèrent rouler dans les corridors automobiles plutôt que dans les corridors cyclables lorsque l'asphalte y est en meilleur état.

Voici nos recommandations sur les éléments du Plan de transport se rapportant aux vélos.

- 6 - Aménager certaines des voitures de métro (par exemple la première) de sorte qu'elles permettent l'accueil adéquat des vélos. (Par exemple, installer des dispositifs de support à vélo à même la voiture.)
- 7 - Lever complètement les interdictions d'utilisation du vélo dans le métro survenant durant les événements importants, tels les festivals d'été. Les vélos devraient être autorisés dans le métro en tout temps.
- 8 - Mettre des supports à vélo dans les tramways.

- 9 - Sensibiliser l'administration à l'éclairage déficient de certaines pistes cyclables de la ville et proposer d'y instaurer un éclairage écologique limitant la consommation d'énergie et la pollution lumineuse. Il est suggéré de profiter de cette occasion pour faire l'essai de nouveau type d'éclairage innovateur par exemple, l'éclairage à diode électroluminescente.
- 10 - Faire une ligne d'arrêt différente pour les vélos et pour les voitures aux intersections. Il est suggéré que celle des vélos soient plus avancées que celle des automobiles, ce qui augmenterait la visibilité des cyclistes lors des virages.
- 11 - S'assurer que les réseaux de pistes cyclables soient reliés aux stations de métro.
- 12 - Rajouter une piste cyclable qui mènerait au marché Central.
- 13 - Mettre des tarifs étudiants dans les nouveaux centres de « vélo en libre-service » de la ville.
- 14 - Installer des supports à vélos plus sécuritaires (semblable à des casiers métalliques) en vue de protéger les vélos à plus grande valeur, comme il se fait à Lyon. Ceux-ci seraient payant.
- 15 - Procéder à la réfection des pistes cyclables actuellement en mauvais état préalablement à l'agrandissement du réseau de pistes cyclables et s'assurer d'un entretien accru de celles-ci.
- 16 - Trouver un moyen de favoriser le burinage des vélos. Une coopération de la ville avec certains organismes ou entreprises oeuvrant dans ce domaine pourrait être envisagé.

4-Piétons

Une autre façon de favoriser le transport actif est d'inciter les gens à se déplacer à pied. En ce sens, la Charte du Piéton adoptée par la ville l'an dernier s'harmonise parfaitement au Plan de transport et il est juste d'accorder une grande sensibilité à la sécurité des piétons. En ce sens, l'élargissement des trottoirs aux intersections, la réduction des limites de vitesse sur les rues résidentielles et l'ajout de dos d'ânes seront d'excellentes mesures. Nous aimerions également en suggérer d'autres.

- 17 - Lorsqu'il sera possible, réaménager des intersections sous forme de carrefour giratoire. Ces procédés réduisent la vitesse, tout en évitant l'ajout de feux de circulation, d'arrêts obligatoires ou de dos d'ânes.

- 18 - Étant donné que les dos d'âne sont parfois difficiles à percevoir, il est suggéré de les identifier avec des affiches lumineuses (panneaux solaires), comme il se fait présentement dans l'arrondissement Lasalle.
- 19 - Si l'on veut éviter l'ajout de dos d'ânes, on peut penser à des moyens alternatifs comme l'instauration de groupes de trois poteaux fluorescents rétrécissant les voies d'une rue, tel qu'utilisé dans la ville de Kirkland.

5-Stationnements

Il va de soi que les stationnements incitatifs aux abords des stations de métro situés près des terminus des lignes de métro favorisent l'utilisation du transport en commun. Dans ce cas, l'accroissement d'espaces de stationnement est évidemment justifiée tout comme lorsqu'ils sont dévolus pour le covoiturage. En revanche, il va de soi qu'il faut réduire la prolifération de stationnements en surface ailleurs, afin d'éviter une détérioration des quartiers et empêcher la formation d'îlots de chaleur. L'instauration de panneaux électroniques indiquant le nombre de places restantes proposée dans le Plan permettra effectivement de maximiser l'utilisation des stationnements et ainsi d'éviter l'ajout de nouveaux. Nous proposons également d'autres recommandations.

- 20 - Restreindre la construction de nouveaux stationnements tout en conservant le stationnement des résidents pour décourager l'exode vers les banlieues.
- 21 - Punir sévèrement la pratique des services de « valet parking » pour les stationnements de courte durée.
- 22 - Transformer les stationnements publics actuels de la ville afin que leur surface soit composée d'une mosaïque de sections asphaltées et de sections recouvertes de verdure, où l'utilisation du trèfle pourrait être envisagée. Cela augmenterait ainsi la superficie de verdure sur l'île, et potentiellement, pourrait aider à contrer les îlots de chaleur.

6-Alternatives de financement et d'infrastructure

Le Plan de transport, on le sait, est très ambitieux et implique plusieurs acteurs différents dont les trois paliers de gouvernement. Cependant, il est possible que les gouvernements fédéraux et provinciaux ne participent pas aussi activement que souhaité. Ainsi, nous croyons que la ville devra éventuellement penser à des moyens de financement alternatifs et revoir la construction de certaines infrastructures. En France, les entreprises sont largement impliquées dans le financement du transport en commun. Une alternative intéressante pourrait être de demander au gouvernement du Québec d'instaurer une taxe spéciale aux entreprises de la région métropolitaine, tout en épargnant les PME, qui serait majorée en fonction de leur masse salariale et dont les revenus seraient entièrement dédiés à financer les mesures du Plan de transport.

Certaines entreprises pourraient en être exemptées advenant certaines conditions, tel l'instauration d'un programme de covoiturage pour les employés de l'entreprise.

En ce qui a trait aux nouvelles infrastructures de transport, nous savons que l'ajout de stations de métro peut être très coûteux. Pour nous, il est incontournable de prolonger la ligne bleue de St-Michel à Pie-IX. Cependant, nous savons qu'il risque d'être plus ardu d'obtenir le financement pour compléter le prolongement de la ligne 5 jusqu'à Anjou. En ce sens, la ville devrait peut-être étudier des solutions alternatives si le prolongement complet ne pouvait se concrétiser comme l'instauration d'un SRB sur Jean-Talon. Qui plus est, pour commencer à familiariser une nouvelle clientèle à l'utilisation du métro, il y aurait lieu de mettre en place des dessertes express d'autobus à très court terme sur les tronçons projetés du métro (sur Jean-Talon entre les Galeries-d'Anjou et le métro St-Michel et à St-Laurent entre la gare Bois-Francs et la station de métro Henri-Bourassa).

ANNEXE

La Presse

Actualités, dimanche 17 décembre 2006, p. A3

Transports en commun à Montréal

La CAM disparaîtra en 2008

Lacoursière, Ariane

La carte autobus-métro (CAM) disparaîtra bientôt du réseau de transport en commun montréalais. Dès 2008, les usagers pourraient devoir payer en fonction du nombre de stations de métro qu'ils parcourent ou encore du nombre de " zones " de transport qu'ils traversent.

Cette modification majeure du mode de paiement des voyageurs sera rendue possible grâce aux cartes à puce, que l'on pourra utiliser dans l'ensemble du réseau montréalais. La Société de transport de Montréal (STM) travaille déjà à leur instauration, qui devrait être achevée d'ici 18 mois.

Un peu avant cette échéance, le président de la STM, Claude Trudel, prévoit étudier de nouvelles possibilités de paiement pour les usagers. Même si les pourparlers ne sont pas encore commencés, M. Trudel a accepté de présenter quelques-unes des options qui seront considérées.

1. Payer pour chaque station de métro

La première possibilité serait de faire payer les usagers du métro pour le nombre exact de stations qu'ils franchissent. En s'engouffrant dans le métro, les citoyens passeraient leur carte à puce dans un lecteur. En sortant, ils repasseraient leur carte dans un autre lecteur pour connaître le coût de leur voyage, qui serait déduit automatiquement de leur carte. " Quelqu'un qui voyagerait d'un bout à l'autre du réseau paierait donc plus cher que quelqu'un qui n'embarquerait que pour une ou deux stations ", dit M. Trudel. À Washington, le métro fonctionne selon ce principe d' " utilisateur-payeur " depuis quelques années, avec succès.

2. Diviser le réseau en zones

Un peu dans la même veine, la STM pourrait diviser l'ensemble de son réseau en " zones de transport ". Tout déplacement dans la zone du centre-ville coûterait un certain prix. Circuler dans la deuxième zone, un peu plus éloignée du centre-ville, coûterait plus cher. Et ainsi de suite jusqu'à la limite du territoire de la STM. " Le réseau des trains de banlieue fonctionne déjà comme ça ", explique M. Trudel.

Ce principe sera aussi testé sous peu au nouveau métro de Laval. Comme La Presse l'a annoncé hier, les usagers qui désireront se rendre à l'une des trois stations lavalloises devront se munir d'une carte TRAM 3 (103 \$) plutôt que de la CAM (65 \$). M. Trudel a d'ailleurs confirmé cette nouvelle, hier. " Pour le métro de Laval, la TRAM 3 est la seule possibilité étudiée. Il n'y a pas d'intermédiaire ", a-t-il dit. M. Trudel a ainsi fait taire la

rumeur voulant que l'on propose aux Lavallois une CAM +, qui coûterait entre 103 \$ et 65 \$.

3. Payer plus cher aux heures de pointe

Enfin, l'autre mode de paiement que la STM pourrait adopter en 2008 serait de faire contribuer davantage les Montréalais aux heures de pointe. Utiliser le métro entre 7 h et 10 h ou entre 15 h et 18 h serait beaucoup plus cher.

Cette tactique inciterait les citoyens qui n'ont pas absolument besoin de se déplacer aux heures de grande affluence à utiliser le réseau à d'autres moments.

M. Trudel a tenu à préciser que la STM étudiera bientôt ces possibilités mais qu'elle " n'est pas encore rendue là ".

Ce n'est que lorsque les cartes à puce seront complètement installées dans l'ensemble de son réseau qu'une refonte du système de paiement pourra débuter. D'ici là, on continuera de vendre la CAM.

Catégorie : Actualités

Sujet(s) uniforme(s) : Transports en commun

Taille : Moyen, 391 mots

© 2006 La Presse. Tous droits réservés.