

Pour que Montréal se transporte équitablement et écologiquement

Mémoire de l'Association régionale *Québec solidaire* Montréal
sur le Plan de transport 2007 « Réinventer Montréal »
présenté
à la Commission sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain
et le transport collectif du Conseil municipal, le 23 août 2007
et à la Commission du Conseil d'agglomération
sur l'environnement, le transport et les infrastructures, le 29 août 2007

Août 2007

Québec Solidaire Montréal (QS - Montréal)
7105, Saint-Hubert, bureau 304
Montréal, QC
H2S 2N1

TABLE DES MATIÈRES

⑩	Présentation de <i>Québec solidaire</i>	3
	✚ Fondation récente et mission de gauche	
⑩	Présentation de l'Association régionale de Montréal	3
	✚ Rôles et principales réalisations	
⑩	Résumé du mémoire « Pour que Montréal se transporte équitablement et écologiquement »	3
⑩	Introduction	4
	✚ Déclaration générale	
⑩	Gouvernance	5
	✚ Leadership de Montréal et de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)	
	✚ Place du-de la citoyenNE	
	✚ Harmonisation avec les politiques existantes	
⑩	Accessibilité et justice sociale	7
	✚ Accessibilité : financière, physique et adaptée	
	✚ Augmentation de l'achalandage	
	✚ Équité centre-périphérie	
⑩	Financement et équité	9
	✚ Rôle des différents paliers de gouvernement	
	✚ Transport collectif, service public et place des PPP	
	✚ Péage et participation des usagers et des usagères	
⑩	Santé, sécurité, environnement et qualité de la vie	10
	✚ Quartiers verts	
	✚ Apaisement de la circulation	
	✚ Éducation et surveillance	
⑩	Conclusion	11
⑩	Liste des recommandations	12
⑩	Liste des documents consultés	13

PRÉSENTATION DE QUÉBEC SOLIDAIRE

Né de la fusion du mouvement politique *Option citoyenne* (OC) et du parti politique *Union des forces progressistes* (UFP) en février 2006, *Québec solidaire* (QS) est un tout jeune parti politique actif sur la scène québécoise, qui se consacre à la promotion et la défense du bien commun.

Nous sommes de gauche, féministes, écologistes, altermondialistes; nous militons pour une démocratie participative et la justice sociale dans un Québec pluriel, souverain et solidaire.

Les 25 engagements de Québec solidaire lors de la première campagne électorale de son histoire, culminant le 26 mars 2007, comprenaient le respect des accords du protocole de Kyoto, notamment en investissant massivement dans les réseaux de transports collectifs dans toutes les régions. Près de 145 000 QuébécoisES ont manifesté leur appui à ces engagements en votant *Québec solidaire* ce jour-là.

PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION RÉGIONALE QUÉBEC SOLIDAIRE - MONTRÉAL

Les membres montréalais de *Québec solidaire*, réunis en Assemblée régionale générale annuelle le 12 juin 2006, ont fondé l'Association régionale *Québec solidaire - Montréal* (QS Montréal) et ont procédé à l'élection de 10 personnes qui forment, avec les délégués des associations locales, le Comité de coordination régional.

Le rôle de l'Association régionale est de favoriser le développement des associations de circonscriptions et de campus, d'assurer une vie associative et démocratique aux membres non représentés par une association locale, d'être un lieu de concertation entre les associations locales et un lieu d'intervention politique et sociale, dans la mesure où elle peut être le relais des réalités et dossiers régionaux montréalais.

Durant la dernière campagne électorale provinciale, plusieurs candidatEs montréalaisES de *Québec solidaire* avaient comme engagement le transport collectif; de plus, une sortie médiatique a été réalisée par les candidatEs d'Anjou, de Bourget, d'Hochelaga-Maisonneuve, de Pointe-aux-Trembles, de Saint-Henri-Sainte-Anne et de Sainte-Marie-Saint-Jacques concernant le prolongement de l'autoroute 25.

Lors du dernier Conseil national de *Québec solidaire*, le 16 juin 2007, les déléguéEs montréalaisES se sont réuniEs pour former un comité qui aurait le mandat de rédiger le premier mémoire de *Québec solidaire - Montréal* (QS-Montréal), concernant le *Plan de transport* de la Ville de Montréal. Les pages qui suivent sont le résultat de ce travail de concertation.

RÉSUMÉ DU MÉMOIRE

POUR QUE MONTRÉAL SE TRANSPORTE ÉQUITABLEMENT ET ÉCOLOGIQUEMENT

Québec solidaire étant un parti de gauche, féministe, écologiste et qui prône la justice sociale, l'Association régionale de Montréal présente dans ce mémoire les réflexions du Comité de travail sur le *Plan de transport* de la Ville de Montréal à travers les prismes de la gouvernance, du financement, de l'accessibilité et de la justice sociale, de la santé, de la sécurité, de l'environnement et de la qualité de la vie.

QS Montréal considère positivement la majeure partie des aspects sur la gouvernance, le financement, l'accessibilité et la sécurité, particulièrement reliés au transport collectif et actif et à la participation des citoyenNEs.

Le Comité a souligné quelques points, spécifiquement la justice sociale et l'équité, qui doivent selon nous attirer l'attention des citoyenNEs.

INTRODUCTION

Depuis la fin de la 2^e guerre mondiale, Montréal a vécu un développement important de ses infrastructures routières, avec une accélération autour des années de l'Expo '67 et des Jeux Olympiques de 1976. Cette situation, combinée à une offre d'accès à la propriété plus abordable à l'extérieur de l'île de Montréal, a facilité l'exode urbain, la création du phénomène du «trou de beigne» et l'accélération de la vie urbaine avec son lot de pollution, de bruit et d'insécurité. Durant ce temps, c'est l'automobile personnelle et le camion de transport de marchandises qui étaient au centre de tout ce développement.

Fort heureusement, ce mouvement semble bel et bien terminé avec le *Plan de transport Réinventer Montréal*, proposé par la Ville de Montréal. En effet, ce *Plan* représente un effort réel pour inverser le cours des années; sa démarche s'articule sur les orientations suivantes (et dans cet ordre) :

«choisir le transport collectif comme mode privilégié de déplacement des personnes;
favoriser les modes de transport de remplacement de l'auto (le transport en commun et les modes actifs comme la marche et le vélo);
consolider Montréal en tant que **plaque tournante de transport de marchandises**;
adapter l'offre de transport afin de renforcer les pôles existants et de limiter l'étalement urbain;
adopter des cibles précises de réduction de l'usage de l'automobile » (p.25)

Si le *Plan* met le transport collectif et actif comme moyen privilégié de déplacement en tête de liste, la suite en fait plutôt une solution de rechange. Peut-être après avoir atteint l'horizon du *Plan de transport* (20 ans), pourrons-nous voir le transport collectif et actif comme des moyens usuels de se déplacer dans une ville à échelle humaine.

La participation citoyenne est au cœur des valeurs de *Québec solidaire*. L'usager des transports en commun, l'automobiliste, le piéton et le cycliste ne font pas que consommer des services ou des moyens de se déplacer (pour travailler, bien sûr, mais aussi pour participer à la réunion de parents de l'école ou se récréer).

Or les dimensions de contribuable et de citoyenNE - et de la citoyenne en particulier - apparaissent moins dans le *Plan*, le citoyen étant surtout restreint à la qualité de résidant de quartier (potentiellement vert) ou de marcheur. Bien des MontréalaisES possèdent pourtant un permis de conduire sans voiture et les locataires paient des taxes à même leur loyer.

La culture nord-américaine a privilégié longtemps l'automobiliste, créant ainsi diverses classes de citoyenNES selon le mode de transport privilégié. Il faudra peut-être du temps pour inverser cette pyramide et mettre la personne, peu importe comment elle se déplace, au cœur d'un *Plan de transport*.

DÉCLARATION GÉNÉRALE

Québec solidaire étant un parti de gauche, féministe, écologiste et qui prône la justice sociale, l'Association régionale de Montréal présente dans ce mémoire les réflexions du Comité de travail sur le *Plan de transport* de la Ville de Montréal à travers les prismes de la gouvernance, de l'accessibilité et de la justice sociale, du financement, de la santé, de la sécurité, de l'environnement et de la qualité de la vie.

QS Montréal considère positivement la majeure partie des aspects du *Plan de transport Réinventer Montréal* traités dans ce mémoire, mais désire soumettre certains points à la vigilance citoyenne des MontréalaisES.

GOUVERNANCE

Leadership de Montréal et de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

Depuis sa fondation, Montréal est placée au cœur des axes de déplacement du Québec, que les chemins passent par le fleuve, les routes et les ponts, le rail ou les airs. Il est donc normal que la Ville de Montréal joue un rôle moteur dans l'implantation, la gestion et l'évaluation des orientations et des mesures qui lui permettent de se développer harmonieusement. Depuis 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) participe activement à l'identification des besoins et à l'harmonisation d'une vision régionale.

La Ville et la CMM ont les pouvoirs, et l'imputabilité vu la part d'élus qui les composent. Mais la planification et le financement, particulièrement ceux du transport en commun, leur échappent encore au profit d'une agence gouvernementale. Aussi, le partage équitable des coûts reste problématique, en ce qui concerne le métro notamment. Loin d'être des exécutantes de Plans, qu'ils soient provinciaux ou fédéraux, ces décideuses (la Ville et la CMM) sont les artisanes de l'intégration des politiques qui guident les plans d'urbanisme et de transport.

QS Montréal appuie les revendications de la Ville de Montréal et de la CMM à partir du Rapport Bernard (2002) et réaffirme avec elles l'urgence d'un consensus concernant la gouvernance métropolitaine en matière de transport en commun ainsi qu'un financement adéquat, supportés équitablement (p. 45).

D'autres part, si le présent *Plan de transport* est compatible avec la politique québécoise du transport collectif du gouvernement du Québec, plusieurs mesures se réaliseront localement, dans les arrondissements. *Réinventer Montréal* souligne à cet égard l'importance de se doter de principes et de règles d'harmonisation pour assurer l'équilibre entre le local et le régional; pour ce faire, le *Plan de transport* semble privilégié :

- ☛ l'appel ou la création de plusieurs structures (des *Centres de gestion des déplacements (CGD)*, le *Bureau de la sécurité des déplacements*, qui devrait être responsable de la *Table de concertation provinciale pour les piétons* - qui a été mise sur pied et est coordonnée par le *SPVM*, le *Bureau d'aide technique*, les arrondissements, les directions d'écoles, les entreprises);
- ☛ la gestion par ces structures d'autant de programmes (*Allégo*, Plans de gestion des déplacements, Plan directeur de gestion des déplacements, Plans locaux de déplacements, Programme de sécurisation des établissements d'enseignement).

Ces exemples sont tirés de ce qui concerne la promotion de la marche et la sécurité des piétons seulement. On peut constater un déséquilibre entre la coordination globale (provinciale et métropolitaine) de la fonction publique et l'action citoyenne locale (restreinte aux arrondissements).

En ce sens, si la nécessaire coordination d'ensembles complexes qui font appel à différents secteurs d'activité reste la cible d'un *Plan de transport* avec une vision métropolitaine, **QS Montréal considère qu'il ne faudrait pas tomber dans le travers décrié fort justement par la Ville et la CMM et confier à la fonction publique les pouvoirs qu'on vient de revendiquer en faveur des élus.**

Place du-de la citoyenNE

Les citoyenNEs sont présentEs dans le *Plan de transport*, à travers les consultations publiques que devront mener la Ville et les arrondissements, des prix et des colloques entourant la *Charte du piéton* (p. 72); cependant la société civile en est quasi absente lorsqu'il est question de la planification, de l'élaboration ou de l'évaluation de mesures qui pourtant devraient l'engager.

QS Montréal considère que le rôle des Tables de concertation locales, sectorielles et intersectorielles est ici vital. La société civile dépasse les quelques regroupements nommés ici et là, ou les collaborations prévues avec des partenaires institutionnels.

Il faut donc donner plus de place à la démocratie participative, particulièrement lorsque les questions affectent la qualité de vie des milieux locaux, mais aussi car elle s'inscrit, à travers les regroupements montréalais de tables, dans une vision métropolitaine régionale. La *Déclaration de Montréal* et la *Charte montréalaise des droits et des responsabilités* favorisent d'ailleurs cette part d'initiative aux MontréalaisES; le *Plan de transport* semble l'avoir oublié.

Harmonisation avec les politiques existantes

Le *Plan de transport* est marqué par le souci d'une approche intégrée. Ainsi toute une nomenclature de documents, très pertinents par ailleurs, est nommée (nous reprenons l'exemple relié à la marche): *le Plan d'urbanisme, le Plan d'aménagement durable de la communauté montréalaise, le Premier Plan stratégique de développement durable, le Plan de gestion des déplacements pour la région métropolitaine de Montréal, la Charte des milieux de vie montréalais et la Charte du piéton* qui devrait être accompagnée d'un *Guide d'aménagement pour les piétons*, incluant les critères d'accessibilité universelle.

Cependant, l'approche intégrée ne s'arrête pas là. Il faut poursuivre la démarche en recherchant les aspects reliés au transport d'autres politiques, consultations, déclarations et collaborations réalisées ou en cours, pour voir à l'harmonisation de tous ces efforts. Spécifiquement, cette démarche doit inclure l'égalité entre les femmes et les hommes, le développement durable et la réalité plurielle de Montréal.

La sécurité des femmes :

Au moment où de plus en plus de groupes de femmes un peu partout sur l'île de Montréal présentent leurs *Déclarations citoyennes*, la Ville de Montréal est en consultation publique cet automne pour son projet de politique «*Pour une participation égalitaire des femmes et des hommes à la vie de Montréal*». Or, certaines mesures y sont mises de l'avant tant pour l'amélioration de la conciliation famille-travail, supportée prioritairement par les femmes (ex. : l'accessibilité des poussettes en transport en commun) que pour la sécurité des femmes.

Ainsi, le *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire*, nommé dans le *Plan de transport* est aussi issu du travail de la Ville de Montréal avec le Comité d'Action Femmes et Sécurité urbaine (CAFSU). Ce travail passe malheureusement inaperçu dans les réalisations récentes des rénovations d'édicules comme celui de Côte-Vertu, alors qu'il était bien en vue pour celui de Rosemont.

QS Montréal rappelle que les comités décideurs de tels aménagements devraient être paritaires.

L'environnement :

Plusieurs organismes travaillent depuis quelques années en partenariat avec la Ville et la STM, pour divers événements ponctuels. *Équiterre* a lancé dernièrement un programme faisant la promotion des modes de transports actifs «*Je m'active dans mon quartier*».

QS Montréal considère que de telles activités devraient être implantées partout à Montréal, en partenariat avec les organismes locaux.

La réalité interculturelle :

Montréal est une ville plurielle et à ce titre elle fait figure de leader pour le reste du Québec, en ce qui concerne la gestion interculturelle. Un mode du «*vivre ensemble*» est développé ici qui fait de la ville un lieu paisible et relativement sécuritaire

Le *Code d'éthique* de la STM fait une large part au respect des différences et ses mesures de recrutement d'employéEs issuEs des communautés culturelles ont été primées (prix ex aequo Maurice-Pollack 2004).

QS Montréal suggère l'harmonisation et la bonification de cette façon de faire en une politique à l'échelle métropolitaine.

ACCESSIBILITÉ ET JUSTICE SOCIALE

QS Montréal considère que les transports en commun et les modes actifs que sont la marche et le vélo sont effectivement la pierre angulaire du développement durable. Pour assurer l'équité et la justice sociale, valeurs qui font aussi partie du développement durable, il faut d'abord que les MontréalaisES et les résidentEs de la métropole, peu importe leur condition, aient accès au transport en commun.

L'accessibilité au transport est reliée à l'accessibilité au logement. La crise du logement (2000-2005) et la spéculation immobilière intense dans les quartiers centraux de Montréal se traduisent par une hausse marquée des loyers et l'embourgeoisement d'anciens quartiers populaires (le Plateau Mont-Royal et le Sud-Ouest). Ces pressions poussent les ménages à faibles revenus, dont une forte proportion de familles immigrantes, vers la périphérie (Rivière-des-Prairies, Pierrefonds).

Or, ces quartiers sont particulièrement mal servis par le transport en commun (absence de métro, horaires réduits des autobus), diminuant d'autant l'accessibilité de ces ménages aux outils leur permettant de briser le cercle vicieux de la pauvreté.

✚ Accessibilité : financière, physique et adaptée

✚ Accessibilité financière :

Montréal est peut-être la grande ville canadienne où la vie est la moins chère. Le *Plan de transport* souligne - rapidement - que les hausses tarifaires suivent le coût de la vie. Cependant, les ménages qui vivent sous le seuil de faible revenu, les familles monoparentales en particulier, les assistés sociaux mais aussi les travailleurs et travailleuses au salaire minimum (40 % des travailleurs montréalais sont pauvres) ... toute une partie de la population montréalaise ne voit pas ses revenus augmenter assez pour absorber le coût de la vie. Rappelons aussi que ces hausses ont lieu 2 fois par année désormais, en janvier et en avril, moments particulièrement difficiles pour les finances familiales (au retour des Fêtes, dépenses de chauffage, camps de jour pour l'été à payer d'avance).

La capacité à se déplacer (pour la recherche d'emploi, le rendez-vous médical, la sortie familiale) est un facteur d'intégration sociale pour les groupes marginalisés (assistés sociaux, mais aussi immigrantEs). Or, les immigrantEs (qui forment près de la moitié de la population de plusieurs arrondissements) arrivés depuis 1990 vivent une insertion économique et professionnelle plus difficile que la population immigrante des générations précédentes ou arrivée avant 1990. Faute de moyens financiers, ces MontréalaisES nouvellement arrivés ne peuvent avoir accès aux outils d'insertion que sont les cours de français (les frais de transport sont remboursés seulement dans certaines conditions), les ateliers pour femmes ou les mesures d'employabilité.

Les hausses tarifaires du transport en commun sont donc abusives pour ces contribuables marginalisés.

QS Montréal est en faveur d'une baisse significative des tarifs, accompagnée ou non de l'introduction de mesures (tarif alpha pour les apprenantEs adultes, tarif social pour les assistés sociaux, etc.), pouvant aller jusqu'à la gratuité. La solution au financement du transport en commun passe d'abord par le réinvestissement des gouvernements.

- ☛ **Accessibilité physique :**
Avant même d'augmenter l'achalandage, le transport en commun doit être accessible, c.à.d. qu'on puisse l'atteindre, qu'on s'y trouve à l'aise (propreté) et en sécurité. Le *Plan de transport* prévoit plusieurs améliorations quant à l'entretien et la rénovation des infrastructures des divers éléments du transport en commun.

QS Montréal ne peut qu'encourager la STM et la Ville à poursuivre leurs efforts en ce sens, en espérant que le financement demandé (voir gouvernance et financement) leur permette d'aller plus loin et de développer leurs projets (prolongement du métro, trains, tramway, SRB et RPA).

Il faut considérer les besoins spécifiques des usagers et des usagères. Montréal, avec sa part importante d'immigrantEs, connaît un taux de fertilité important par rapport au reste du Québec. Les familles avec jeunes enfants (penser poussettes) doivent pouvoir prendre l'autobus et le métro facilement; des aires poussettes dans les autobus seraient intéressantes. Dans le métro, l'implantation rapide et partout du projet d'ascenseurs dans les stations serait la bienvenue.

- ☛ **Accessibilité au transport adapté et l'adaptation du transport :**
Avec le vieillissement de la population, les besoins de déplacements par ce mode de transport deviennent criants pour les personnes en perte d'autonomie. L'accessibilité ne suit pas la demande.

QS Montréal encourage la STM et la Ville dans leurs projets d'implanter progressivement l'accessibilité universelle dans le réseau de métro (installation d'ascenseurs), de mettre en place des lignes d'autobus durant la journée pour relier directement les résidences de personnes âgées, et de rendre toutes les lignes d'autobus de la STM accessibles aux personnes en fauteuil roulant.

Pour les personnes souffrant de problèmes reliés à la vision et au vieillissement (dégénérescence maculaire, cataractes, etc.) de plus en plus nombreuses, les adaptations réalisées en faveur de l'accessibilité universelle dans les stations de métro pourraient être implantées dans les autobus.

✚ Augmentation de l'achalandage

L'intention du *Plan de transport* vis-à-vis le service à la clientèle est louable. Cependant, il ne faut pas confondre complètement la gestion plus efficace des déplacements et l'amélioration du service aux clientEs. En ce qui concerne l'augmentation des services, force est de constater que le point de mire de la STM et de la Ville est l'heure de pointe, et celle du matin particulièrement.

Cependant, de plus en plus de MontréalaisES ont des horaires atypiques. De plus, plusieurs déplacements ont lieu durant la journée : recherche d'emploi, rendez-vous médicaux, loisirs. Les arrêts les plus fréquents dans les déplacements sont effectués par des femmes pour la conciliation famille-travail (i.e. : aller chercher les enfants à la garderie ou prendre soin d'unE parentE); les raisons de se déplacer sont nombreuses - en tout temps et ce, dans les 2 sens.

✚ Équité centre-périphérie

L'accent mis sur le centre-ville et les personnes qui y travaillent dans le *Plan de transport* est énorme. Certes, 27 % des emplois et 4 % de la population de Montréal s'y trouvent, sans compter le tourisme. Mais plusieurs travailleurs et travailleuses prennent le chemin inverse. Or depuis quelques années, le service des autobus en direction contraire lors des heures de pointe a diminué dramatiquement.

QS Montréal considère qu'une reprise des heures de pointe dans les 2 sens contribuerait à l'augmentation de l'achalandage.

Heureusement, le *Plan de transport* prévoit plusieurs mesures améliorant le service dans l'Est et la périphérie. Il reste que le point de mire est encore l'emploi, dimension importante mais non exclusive de la vie des MontréalaisES.

QS Montréal encourage la STM et la Ville à poursuivre ces efforts, en partenariat avec les citoyenNEs qui y vivent et leurs regroupements, en vue d'une amélioration adaptée aux besoins des milieux.

FINANCEMENT ET ÉQUITÉ

✚ Rôle des différents paliers de gouvernement

Le délestage effectué depuis plusieurs années par les gouvernements, tant au provincial qu'au fédéral, a eu pour résultat le déséquilibre fiscal municipal; les municipalités voient leurs dépenses augmenter sans disposer des outils adéquats, particulièrement en ce qui concerne la réduction des gaz à effet de serre (GES).

Au fédéral, la *Fédération canadienne des municipalités* (FCM) demande d'aller plus loin que le transfert de la taxe fédérale sur l'essence. Son *Énoncé de politique en matière de transport en commun* se lit comme suit :

« La FCM appuie fortement le transport en commun, car nul autre mode de transport ne peut assurer le déplacement des personnes aussi efficacement dans nos centres urbains. Dans un contexte où les Canadiens luttent contre les problèmes d'environnement et de congestion dans les rues des villes, les grands réseaux de transport collectif réduisent les émissions de gaz à effet de serre et créent un peu d'espace sur la chaussée encombrée. Les réseaux de transport collectif exigent cependant un important soutien pour les investissements et l'exploitation, bien davantage que ne le permettent les impôts fonciers et le prix des billets. » (p.38)

Au provincial, le système actuel s'adresse surtout aux immobilisations et privilégie l'utilisation intensive du capital pour le réseau routier au détriment du transport en commun.

Parce qu'elle mise sur le transport collectif comme service public et moyen écologique, QS Montréal appuie la Ville de Montréal dans ses demandes d'engagements du gouvernement provincial en ce qui concerne le transport collectif et actif, tel que décrit à la page 138 de «Réinventer Montréal».

Par souci d'équité, les municipalités extérieures à l'île de Montréal devraient contribuer aux coûts métropolitains du métro, comme il en est déjà convenu avec les travaux de la CMM (réf. : p. 6).

✚ Transport collectif, service public et place des PPP

Le transport en commun est un service public. Il doit donc être soutenu financièrement de façon à permettre son développement pour le bénéfice du plus grand nombre de citoyenNEs qui sont aussi des contribuables.

La *Fédération canadienne des municipalités* (FCM) a étudié la question des PPP, particulièrement depuis que le gouvernement fédéral en fait un préalable au financement d'infrastructures (2006). Le diagnostic est clair :

« Les PPP ne permettent pas de réduire le soutien financier dont les municipalités ont besoin pour fournir des infrastructures publiques adéquates à long terme. (...) Rien ne permet d'affirmer que l'établissement des PPP est systématiquement moins coûteux que celui des projets publics ordinaires (ou procurent toujours de meilleurs services). » (FCM, *Énoncé de politique*, p. 37)

✚ Péage et participation des usagers et des usagères

En matière de transport, au principe d'utilisateur-payeur QS Montréal propose plutôt le principe du « gaspilleur-payeur ».

Plaque tournante de l'économie québécoise, il faut se rappeler que Montréal bénéficie, autant qu'elle en souffre, de tous ces déplacements qui convergent vers la ville. Les congressistes, les familles en vacances, les travailleurs et travailleuses, les personnes handicapées dont les soins spécifiques se trouvent à Montréal, les camionneurs et camionneuses qui transportent des biens essentiels empruntent toutes la route de Montréal. L'étalement urbain s'explique aussi par le difficile accès à la propriété à Montréal. Doit-on vraiment faire payer une taxe supplémentaire aux jeunes familles qui s'établissent en banlieue mais qui travaillent au centre-ville ?

Sur cette question, QS Montréal considère que seule le-la contribuable qui utilise le moyen le plus coûteux pour l'environnement et le moins solidaire (c.à.d. seulE dans sa voiture) devrait être soumisE au principe du «gaspilleur-payeur». Le péage sur les ponts (dont les automobilistes en covoiturage seraient exemptéEs) semble une façon équitable de chercher de nouveaux revenus.

À cet effet, l'équité doit être recherchée entre la Ville et ses banlieues, entre la région de Montréal, Laval et les couronnes Nord et Sud. Les montants devraient être versés à un fonds de transport collectif qui pourrait être redistribué proportionnellement, pour soutenir les efforts des différentes administrations municipales et agences régionales envers ce mode de déplacement durable.

La participation des usagers et des usagères est déjà énorme. Les contribuables de Laval, des couronnes Nord et Sud paient un montant supplémentaire sur leur CAM et pour les trains de banlieue. Aussi, les usagers du transport collectif, particulièrement ceux qui utilisent ce moyen pour leur gagne-pain, ne devraient-ils pas être félicités pour leur geste écologique et solidaire, au lieu d'être pénalisés ? Ils le furent il y a quelques années avec l'abandon de la possibilité de faire le trajet inverse avec une correspondance.

De plus, un montant supplémentaire imposé pour des déplacements centre-périphérie de l'île résulterait probablement au recours à l'automobile, situation contraire aux buts du *Plan de transport*.

QS Montréal est contre la modulation des tarifs pour les usagers, selon la distance, la durée ou l'orientation de leurs déplacements et pour des péages qui découragent le recours à L.automobile pour une personne seule.

SANTÉ, SÉCURITÉ, ENVIRONNEMENT ET QUALITÉ DE LA VIE

L'évolution récente des infrastructures, en faveur de l'automobile, des camions et des avions a causé son lot de maux : bruit, smog, circulation intense et dangereuse; tous ont contribué à la mauvaise santé générale des MontréalaisEs. Pourtant, la vie de quartier est intense à Montréal.

✚ Quartiers verts

Cette idée est fort intéressante et mérite d'être défrichée là où elle sera implantée : avec les citoyenNEs des quartiers visés. La connexion aux autres quartiers peut être difficile, en particulier pour ceux qui sont séparés par des artères majeures.

Aussi, pourquoi ne pas généraliser le 30 KM\H dans ces quartiers ? Un enfant vivant à l'extérieur du périmètre de l'école mais à l'intérieur d'un quartier vert ne mérite-il pas d'être aussi bien protégé que celui qui habite en face de l'école ?

QS Montréal émet cette réserve : les quartiers verts vont-ils vivre un embourgeoisement (qui ferait encore des excluEs de ceux et celles qui en ont le plus besoin), comme ce fut le cas pour les rives du canal Lachine ? Comme arriver à ce que les quartiers verts, séparés par des artères majeures ne deviennent pas des enclaves ?

✚ Apaisement de la circulation

Plusieurs mesures sont présentées dans le *Plan de transport*. Nous en retenons deux :

☛ La réduction de la circulation à 40 KM\H, **qui nécessite une surveillance étroite**, particulièrement au sortir des grandes artères et aux abords de l'île (passage d'une autoroute à un quartier résidentiel).

☛ La numérisation des feux piétonniers, **qui doit suivre le rythme du piéton et non celui de la circulation**. Ce n'est pas toujours le cas; la numérisation ne suffit pas.

Il faut souligner que dans les villes, fusionnées ou défusionnées, les règles diffèrent. D'un coin de rue à l'autre, le piéton peut se trouver en danger parce qu'il respecte le mauvais code.

Par exemple, alors que le camion tourne légalement sur son feu vert clignotant, le feu «piéton» s'active (coin Jean-Talon et Langelier à Saint-Léonard) ou une intersection munie de feux pour piétons séparés par la travée, alors que pour l'intersection d'à côté tous les feux piétonniers sont synchronisés - créant de la confusion et ainsi un accident (coin Côte-Vertu et Décarie à Saint-Laurent).

✚ Éducation et surveillance

La carte des accidents majeurs impliquant des piétons, présentée dans le *Plan de transport* (p. 73) permet de constater l'importance de la surveillance, au centre-ville à cause de la densité de la circulation, ainsi qu'aux abords de l'île au Nord comme au Sud. La problématique réside alors dans la vitesse (passage de l'autoroute à un quartier résidentiel) et au passage de la possibilité de tourner à droite sur un feu rouge ailleurs qu'à Montréal.

Le respect du *Code de la route* doit être le fait de touTEs. La surveillance policière accrue et la responsabilisation des citoyenNEs par l'éducation populaire feront de Montréal une ville apaisante parce que la circulation y sera apaisée.

QS Montréal accueille favorablement la poursuite de l'interdiction à Montréal de tourner à droite sur un feu rouge mais il rappelle que cette règle doit s'accompagner d'une éducation populaire et de certaines mesures correctives.

CONCLUSION

Dans ce mémoire, le Comité de travail mandaté par *QS Montréal* pour commenter le *Plan de transport* « Réinventer Montréal » considère positivement la majeure partie des aspects sur la gouvernance, le financement, l'accessibilité et la sécurité, particulièrement reliés au transport collectif et actif et à la participation des citoyenNEs.

Le Comité a souligné quelques points, spécifiquement la justice sociale et l'équité, qui doivent selon nous attirer l'attention des citoyenNEs, dont la liste des recommandations suit.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

☉ DÉCLARATION GÉNÉRALE

QS Montréal considère positivement la majeure partie des aspects du *Plan de transport Réinventer Montréal* traités dans ce mémoire, bien qu'il souligne certains points à la vigilance citoyenne des MontréalaisES.

☉ GOUVERNANCE

QS Montréal appuie les revendications de la Ville de Montréal et de la CMM à partir du *Rapport Bernard* (2002) et réaffirme avec elles l'urgence d'un consensus concernant la gouvernance métropolitaine en matière de transport en commun ainsi qu'un financement adéquat, supporté équitablement.

- ✚ Il souligne toutefois la part importante de pouvoirs qui semblent être confiés à la fonction publique, ainsi que la place limitée qui est dévolue à la participation citoyenne, particulièrement dans les actions qui concernent le milieu local mais aussi pour une vision régionale ;
- ✚ Il rappelle enfin à la Ville que plusieurs politiques, collaborations et documents ne sont pas évoqués dans ce *Plan de transport* et qu'il faudrait viser leur harmonisation (égalité femmes-hommes, environnement et interculturel).

☉ ACCESSIBILITÉ ET JUSTICE SOCIALE

QS Montréal est en faveur d'une baisse significative des tarifs, accompagnée ou non de l'introduction de mesures (tarif alpha pour les apprenantEs adultes, tarif social pour les assistés sociaux, etc.), pouvant aller jusqu'à la gratuité.

QS Montréal encourage la STM et la Ville dans leurs efforts d'amélioration et d'adaptation du transport en commun, en particulier pour l'accessibilité physique adaptée et pour les développements vers l'Est et la périphérie.

- ✚ Il souligne cependant le déséquilibre des préoccupations entre le centre-ville et les autres arrondissements, l'importance de l'emploi par rapport aux autres dimensions de la vie montréalaise;
- ✚ Il préconise le retour du service des heures de pointe pour ceux et celles qui se dirigent en sens inverse.

☉ FINANCEMENT ET ÉQUITÉ

QS Montréal appuie la Ville de Montréal dans ses demandes auprès du gouvernement provincial en ce qui concerne le transport collectif et actif.

- ✚ Il fait remarquer que par souci d'équité envers les contribuables et les banlieues et régions qui constituent la métropole, le péage des ponts pourrait être envisagé si une distribution des montants versés est répartie dans le développement métropolitain du transport en commun;
- ✚ ce même souci d'équité lui fait rejeter la modulation des tarifs pour les usagers et les usagères.

☉ SANTÉ, SÉCURITÉ, ENVIRONNEMENT ET QUALITÉ DE LA VIE

QS Montréal trouve intéressante la notion de «quartiers verts» mais craint un embourgeoisement ou la formation d'enclaves si les résidentEs des quartiers ciblés ne participent pas à leur implantation.

QS Montréal considère que la réduction de la vitesse et la numérisation des feux piétons, bien que fort utiles, ne sont pas des panacées.

QS Montréal accueille favorablement la poursuite de l'interdiction à Montréal de tourner à droite sur un feu rouge mais il rappelle que cette règle doit s'accompagner d'une éducation populaire et de certaines mesures correctives.

LISTE DES DOCUMENTS CONSULTÉS

ARRONDISSEMENT DE SAINT-LAURENT (2007), *Politique familiale de Saint-Laurent. Plan d'action 2007-2009. Document de travail.*

CENTRE DES FEMMES DE SAINT-LAURENT (2007), *Déclaration citoyenne des femmes de Saint-Laurent.*

COMITÉ FAMILLE DE LA CRÉ DE MONTRÉAL (2007), *Regard sur les familles montréalaises.*

CRÉM (2004), *Avis régional pour une politique de conciliation famille-travail-études.*

FÉDÉRATION CANADIENNE DES MUNICIPALITÉS (2007), *Énoncé de politique sur les infrastructures municipales et la politique des transports.*

FORUM RÉGIONAL SUR LE DÉVELOPPEMENT SOCIAL DE L'ÎLE DE MONTRÉAL - CRÉ DE MONTRÉAL (2006), *Quand le travail n'empêche plus d'être pauvre !*

LEBLANC, Pascal (12 août 2007), « Toupin affiche ses inquiétudes », *Les Nouvelles Saint-Laurent News*, p.7.

PROJET MONTRÉAL (2007), *Critique du Plan de transport : Pour que les transports durables deviennent réellement l'instrument privilégié du développement futur de Montréal.*

QUÉBEC SOLIDAIRE (2006), *Statuts de l'Association régionale Québec solidaire - Montréal.*

QUÉBEC SOLIDAIRE (2007), *le Bulletin*, 12 mai 2007.

STATISTIQUE CANADA (2007), *Le faible revenu chronique et la dynamique du faible revenu chez les nouveaux immigrants.*

STM (s.d.), *Code d'éthique.*

VILLE DE MONTRÉAL (2003), *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire.*

VILLE DE MONTRÉAL (2004), *Stratégie et plan d'action en développement économique de la Ville de Montréal. Document de consultation.*

VILLE DE MONTRÉAL (2005)

☉ *Charte montréalaise des droits et des responsabilités*

☉ *Déclaration de Montréal.*

VILLE DE MONTRÉAL (2007),

☉ *Plan d'affaires 2006-2009 de l'Opération 15 000 logements. Habiter Montréal.*

☉ *Plan de transport 2007. Document de consultation. Réinventer Montréal.*

☉ *Projet de politique. Pour une participation égalitaire des femmes et des hommes à la vie de Montréal. Politique et mesures de mise en œuvre.*

Rédaction :

Andrés Fontecilla, coresponsable homme du comité de travail
Marie Josèphe Pigeon, coresponsable femme du comité de travail
Francine Boucher, comité de lecture
Louise Constantin, comité de lecture