



*Mobile sur l'île,
rapide en ville*

Avis du
CONSEIL JEUNESSE DE MONTRÉAL
sur les **TRANSPORTS VIABLES**



MOBILE SUR L'ÎLE, RAPIDE EN VILLE
AVIS DU CONSEIL JEUNESSE DE MONTRÉAL
SUR LES TRANSPORTS VIABLES

R E M E R C I E M E N T S

Le présent avis a été élaboré sous la direction du comité Services aux citoyens au cours de l'automne 2006, pendant la quatrième année d'existence du Conseil jeunesse de Montréal.

MEMBRES DU COMITÉ SERVICES AUX CITOYENS

Dominique Bernard
Jacqueline Corado
Philippe De Oliveira
Dominique Hamel
Xochilt Lopez
Marie-Paule Partikian
Claudia Lacroix-Perron

COORDINATION

Sylvie Gauthier
Mylène Robert

RECHERCHE ET RÉDACTION

Véronique Colas, agente de recherche
Amine Ali Babio, soutien à la recherche

RÉVISION LINGUISTIQUE

Louise-Andrée Lauzière

CONCEPTION ET RÉALISATION GRAPHIQUES

Les Imprimés MF inc./Imprimerie Falcon inc.

COLLABORATION

CONSEIL JEUNESSE DE MONTRÉAL

Maya Azzi
Louis Cléroux
Marilou Filiatreault
Fayçal Jebbari
Rosemonde Legault
Salvatore Mottillo
Jean-Louis Zokpe

VILLE DE MONTRÉAL

SERVICE DES INFRASTRUCTURES, TRANSPORT
ET ENVIRONNEMENT

François Major, chef d'équipe et conseiller
en aménagement
Michel Bédard, conseiller en aménagement

SERVICE DU DÉVELOPPEMENT CULTUREL, DE LA
QUALITÉ DU MILIEU DE VIE ET DE LA DIVERSITÉ
ETHNOCULTURELLE

Marcel Cajelait, conseiller en développement
communautaire, responsable du dossier
sécurité urbaine

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

André Arbic, directeur, Planification
et développement

Michel Tremblay, conseiller corporatif,
Planification et développement

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT

Yves Phaneuf, chargé de projet, Planification
et développement

ORGANISMES ET PERSONNES-RESSOURCES

Virginie Zingraff et Louis-David Dugal,
Conférence régionale des élus de Montréal
André Porlier, Conseil régional de
l'environnement de Montréal
Marco Viviani, Communauto
Patrick Morency, Direction de la santé publique
de Montréal
Anny Létourneau, Équiterre
Normand Parisien, Transport 2000 Québec
Denise Babin, Vélo Québec

© Conseil jeunesse de Montréal, 2007

DÉPÔT LÉGAL

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2007
Bibliothèque et Archives Canada

ISBN 978-2-7647-0656-5

CONSEIL JEUNESSE DE MONTRÉAL
1550, rue Metcalfe, 14^e étage, bureau 1424
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 868-5809
Télécopieur : 514 868-5810
cjm@ville.montreal.qc.ca
www.ville.montreal.qc.ca/cjm

A V A N T - P R O P O S

Le Conseil jeunesse de Montréal (CjM) est un comité consultatif créé en février 2003 par l'administration municipale de la Ville de Montréal afin de mieux tenir compte des préoccupations des Montréalaises et Montréalais âgés de 12 à 30 ans et de les inviter à prendre part aux décisions qui les concernent.

Composé de quinze membre représentatifs de la diversité géographique, linguistique, culturelle et sociale de la jeunesse montréalaise, il a pour mandat de conseiller le maire et le comité exécutif de façon régulière sur toutes les questions relatives aux jeunes et d'assurer la prise en compte des préoccupations jeunesse dans les décisions de l'administration municipale.

Le Conseil jeunesse de Montréal accorde une importance toute particulière à la dimension durable du développement de quelque nature qu'il soit. En effet, les questions que nous sommes amenés à nous poser en termes de développement durable touchent tout particulièrement la jeunesse d'aujourd'hui de même que celle à venir. C'est pourquoi, déjà en 2005, le Conseil s'est penché sur la question du développement durable sous deux aspects : la nature en milieu urbain (le verdissement des toits à Montréal) et les ressources en eau potable de la Ville (pour une consommation plus responsable de l'eau). Cette année, les membres du CjM, comité Services aux citoyens, se sont intéressés à la question du transport en milieu urbain, avec une attention toute particulière apportée aux modes de transport dits « viables ».

Les jeunes montréalais sont en tête de liste des usagers les plus assidus du réseau de transport en commun et la plupart d'entre eux veulent ou doivent se déplacer activement à travers la métropole. Parallèlement à cela, force est de constater que les questions relatives au transport viable prennent également de plus en plus de place sur la scène urbaine internationale. C'est donc dans cette optique, axée sur la jeunesse montréalaise et les grands enjeux auxquels nous faisons face en tant que citoyens du XXI^e siècle, que nous avons jugé pertinent de travailler sur ce sujet.

Le comité Services aux citoyens

L I S T E D E S S I G L E S U T I L I S É S

AMT	Agence métropolitaine de transport
CAM	Carte autobus-métro
CDEC	Corporation de développement économique communautaire
CJM	Conseil jeunesse de Montréal
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CRE-Montréal ..	Conseil régional de l'environnement de Montréal
CTS	Compagnie des Transports Strasbourgeois
GES	Gaz à effet de serre
PDU	Plan de déplacement urbain
PPP	Partenariat public-privé
RPM	Réseau prioritaire montréalais
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SLR	Système léger sur rail
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales du Québec
STM	Société de transport de Montréal

T A B L E D E S M A T I È R E S

Introduction	7
Chapitre 1 : Préoccupations des jeunes montréalais en matière de transports collectif et actif.	9
1.1 Méthodologie appliquée à la cueillette de données.	10
1.2 Habitudes de déplacement des jeunes montréalais	11
1.3 Atouts et faiblesses de l'offre actuelle en transports collectif et actif à Montréal	12
1.4 Limites à la mobilité	14
1.5 Points de vue sur la viabilité actuelle de ces modes de transport à Montréal	15
Chapitre 2 : Orientations de la Ville de Montréal en matière de transports collectif et actif.	17
2.1 Quelques constats en matière de transports collectif et actif.	18
2.2 Une volonté de développement	23
2.3 Un obstacle important : le financement du service de transport collectif	30
2.4 Autres problématiques soulevées	33
Chapitre 3 : Exemples étrangers	35
3.1 Stratégie exemplaire en matière de transport viable, appliquée par certaines villes du monde	36
3.2 Autres initiatives intéressantes	39
3.3 Exemples de sources de financement complémentaires	42
Chapitre 4 : Recommandations	45
Conclusion	51
Ressources utilisées	53
Annexe : Méthodologie appliquée aux groupes de discussion (<i>focus groups</i>).	55

I N T R O D U C T I O N

Le système de transport développé dans les sociétés occidentales depuis les cinquante dernières années s'est révélé néfaste sur plusieurs points, dont son importante part aux émissions de gaz à effet de serre (GES), responsables du réchauffement planétaire et des changements climatiques. Au Québec, le secteur des transports est le plus important émetteur de GES, représentant 37 % des émissions en 2003¹, et ce, sans compter tous les autres polluants atmosphériques et les pollutions visuelle et sonore qu'il génère. Ces différentes formes de pollution ont de graves impacts sur les écosystèmes et les habitats humains, tant en termes environnementaux que socioéconomiques. De ce constat, est née la préoccupation de développer un système de transport plus viable. L'organisme Vivre en ville définit le transport viable comme un système qui :

- *permet aux particuliers et aux sociétés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès d'une manière consistante et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes, sous le signe de l'équité au cœur des générations et entre celles-ci;*
- *est abordable, fonctionne efficacement, offre un choix de modes de transport et appuie une économie dynamique;*
- *limite les émissions et les déchets de manière à ce que ceux-ci ne dépassent pas la capacité de la planète à les absorber;*
- *réduit au minimum la consommation des ressources non renouvelables, réutilise et recycle ses composantes et réduit au minimum le bruit et l'utilisation des terrains.*

Ce système suppose une utilisation privilégiée des modes motorisés de transport collectif comme l'autobus, le métro ou encore le véhicule partagé (en covoiturage ou en propriété) et les modes de transport actifs comme la marche et le vélo².

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

¹ Direction de la santé publique de Montréal (2006). *Le transport urbain, une question de santé*, Montréal.

² On entend par « modes de transport actifs » les modes de déplacement qui nécessitent un effort physique de la part de leur utilisateur.

Se déplacer constitue un geste quotidien, presque anodin tant il s'inscrit naturellement dans nos activités. Pourtant, cela représente beaucoup plus puisque notre niveau de mobilité contribue directement à notre capacité d'échanger avec la communauté, tant d'un point de vue social qu'économique. De même, la mobilité est présente dans toutes les pratiques sociales³. Des travaux montrent notamment qu'il existe des interrelations entre la mise en mobilité de notre société et les fonctionnements familiaux, les modèles éducatifs, les manières de vivre sa vie de couple, l'accès des adolescents à l'autonomie, les modes d'organisation du travail, etc.⁴

Par les compétences qui lui sont conférées en matière de transport, la Ville de Montréal a notamment sous sa responsabilité d'assurer la mobilité de l'ensemble des Montréalais. Elle a également la capacité d'orienter le développement du système de transport montréalais selon les objectifs qu'elle s'est elle-même fixée. La Ville de Montréal élabore présentement son tout premier plan de transport. Le moment est donc propice pour évaluer si les orientations de la Ville en ce qui a trait au transport rencontrent les préoccupations des jeunes montréalais en la matière.

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

³ Éric Le Breton (2005). *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Armand Colin, Paris.

⁴ Deux publications collectives rendent compte de cette approche extensive de la mobilité : S. Allemand, F. Ascher et J. Lévy (dir.) (2004). *Les Sens du mouvement*, Belin; M. Bonnet et P. Aubertel (dir.) (2006). *La ville aux limites de la mobilité*, PUF.

CHAPITRE I
PRÉOCCUPATIONS DES JEUNES MONTRÉALAIS EN MATIÈRE
DE TRANSPORTS COLLECTIF ET ACTIF

COMPTE TENU DU PEU D'INFORMATION EXISTANT SUR LE SUJET, CE CHAPITRE SE BASE ESSENTIELLEMENT SUR UNE ÉTUDE RÉALISÉE PAR LE CIM AU COURANT DE L'AUTOMNE 2006 AUPRÈS DE JEUNES MONTRÉALAIS ÂGÉS DE 12 À 30 ANS. L'ÉTUDE EST PRINCIPALEMENT FONDÉE SUR DES ENTREVUES DE GROUPE À PARTIR DESQUELLES UNE ANALYSE QUALITATIVE DU MATÉRIEL PRODUIT A ÉTÉ RÉALISÉE.

I.1 MÉTHODOLOGIE APPLIQUÉE À LA CUEILLETTE DE DONNÉES

La technique d'entrevues de groupe comme méthode de cueillette de données est apparue pertinente dans le cas qui nous concerne, car elle permet de prendre connaissance et d'évaluer la diversité des vues et opinions sur un thème, mais aussi de déterminer le degré de consensus existant sur un sujet donné. De cette façon, il nous était permis d'en apprendre davantage sur la manière dont les jeunes montréalais se déplacent actuellement, sur leurs opinions concernant l'offre actuelle en transports collectif et actif à Montréal et également sur leurs préoccupations à ce sujet dans une perspective de développement durable⁵. Bien que cette technique n'assure pas la représentativité de l'ensemble des jeunes montréalais, la méthode appliquée à sa réalisation permet néanmoins de relever des représentations collectives propres à la jeunesse montréalaise.

Considérant le groupe d'âge étudié, soit les 12 à 30 ans, il était fort possible que les préoccupations, en particulier en matière de mobilité, fussent différentes, d'autant que l'accès aux différents modes de transport y variait. Il apparut donc important de réaliser des entrevues de groupe par catégories d'âge de manière à avoir une représentation des diverses réalités reliées à chaque groupe d'âge. Trois catégories ont ainsi été identifiées, soit les 12-16 ans (16 ans étant l'âge requis pour conduire), les 17-25 ans (25 ans étant l'âge limite pour bénéficier de la CAM à prix réduit) et les 26-30 ans. Pour chacun de ces groupes d'âge, il était prévu de réaliser une entrevue de groupe, composé de 6 à 12 jeunes, et, dans la mesure du possible, présentant les caractéristiques suivantes :

- une moitié des jeunes résident dans des quartiers centraux et l'autre, dans des secteurs plus éloignés;

- une moitié des jeunes sont étudiants et l'autre, travailleurs (hormis la catégorie des 12-16 ans);
- avec une représentation de jeunes à mobilité réduite.

Le recrutement des participants s'est essentiellement effectué auprès d'organismes et d'institutions jeunesse (centres de loisirs, YMCA, carrefours jeunesse-emploi, etc.) qui diffusaient l'invitation au sein de leur réseau⁶. La participation aux entrevues s'accomplissait sur une base volontaire. Trois entrevues de groupe, une pour chaque catégorie d'âge, ont d'abord été réalisées. Le cadre établi pour les entrevues a été relativement bien respecté malgré un nombre insuffisant de participants pour les groupes des 17-25 ans et des 26-30 ans⁷. Une première analyse des données recueillies lors de ces entrevues a montré que ces deux derniers groupes d'âge présentaient des préoccupations similaires. Aussi, en vue de valider les premiers résultats concernant ces deux groupes d'âge, une seconde entrevue a été menée.

Les résultats de cette étude sont présentés ci-après et, lorsque requis, ont été complétés par des données connexes.

⁵ L'annexe 1 présente la grille d'entrevue réalisée à cet effet.

⁶ Pour plus de détails, se référer à l'annexe 1.

⁷ *Ibid.*

1.2 HABITUDES DE DÉPLACEMENT DES JEUNES MONTRÉALAIS

Les jeunes montréalais sont nombreux à utiliser les transports collectif et actif pour se déplacer. D'après l'enquête Origine-Destination 2003 de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), 57 % des jeunes âgés de 12 à 30 ans utilisent en effet l'un ou l'autre de ces modes de transport pour réaliser leurs principaux déplacements (40 % les transports collectifs et 17 % les transports actifs). Ce taux est supérieur à la moyenne montréalaise qui s'élève à 40 % en 2003. Le groupe d'âge des 12-16 ans s'avère le plus grand utilisateur de ces modes : ils sont 67,5 % à les utiliser, suivis de près par le groupe d'âge des 17-25 ans, dont 62 % se déplacent de cette façon. Cela signifie que 2 jeunes sur 3 de ces tranches d'âge se transportent ainsi. La part des jeunes utilisateurs des transports collectif et actif âgés de 26 à 30 ans tombe, cependant, à 42 %.

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

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

Le rapport qu'entretiennent les jeunes montréalais avec les transports collectif et actif présente selon l'âge des variables importantes qui peuvent expliquer cette différence dans les habitudes de transport. Les jeunes âgés de 12 à 16 ans se trouvent, par exemple, dans un contexte défini par deux éléments contradictoires : d'abord, une demande de déplacements plus autonomes (c'est-à-dire sans accompagnement des parents) et aussi une offre en moyens de transport plus restreinte que celle des adultes. Les modes de transport collectif et actif, en particulier les transports en commun, jouent alors un rôle important car ils permettent au jeune d'être indépendant de ses parents et d'élargir sa zone d'exploration urbaine⁸. Cet aspect est notamment ressorti lors du groupe de discussion réalisé auprès de cette tranche d'âge.

Pour les jeunes âgés de plus de 16 ans, le choix en moyens de transport s'élargit avec la possibilité de conduire une automobile. Les situations socioéconomiques parfois très différentes d'un jeune à un autre peuvent avoir une influence sur son mode de déplacement. Dans le cadre des groupes de discussion réalisés auprès de jeunes âgés de 17 à 30 ans, il est ressorti que l'utilisation des transports collectif et actif pouvait correspondre :

- à un choix personnel (ces modes convenant aux besoins de ces personnes);
- à la seule option à leur portée faute d'avoir accès à une automobile;
- à une option qui leur était avantageuse comparativement à l'automobile, suivant la nature du déplacement, le contexte (seul/en groupe, chargé ou non, temps requis pour réaliser le déplacement, etc.) et la distance à parcourir.

Aussi, ces modes apparaissent comporter certains avantages, mais aussi des contraintes ou limites à la mobilité. Contraintes et limites dont certains s'accommodent, volontiers ou non, alors que d'autres se tournent vers l'automobile. Les jeunes âgés de 26 à 30 ans sont, pour plusieurs, déjà établis dans une vie professionnelle active et familiale qui semble les amener à utiliser davantage l'automobile que les transports collectif et actif. L'atout majeur que représente l'automobile à l'égard du transport d'une famille avec enfants a notamment été souligné au sein des groupes de discussion.

Les rapports qu'entretiennent les jeunes montréalais avec les transports collectif et actif sont donc variés. Néanmoins, il est apparu que les participants aux groupes de discussion partageaient une vision commune des atouts et faiblesses que comporte l'offre actuelle en transports collectif et actif à Montréal. Certaines de ces lacunes affectent en l'occurrence leur mobilité, voire la limitent.

⁸ François De Singly (2001). *La liberté de circulation de la jeunesse*, Institut pour la ville en mouvement, Paris.

I.3 ATOUTS ET FAIBLESSES DE L'OFFRE ACTUELLE EN TRANSPORTS COLLECTIF ET ACTIF À MONTRÉAL

Les grands attraits que les participants à cette étude reconnaissent aux transports collectif et actif sont, d'une part, leur caractère écologique et, d'autre part, la capacité qu'ils offrent d'associer au déplacement d'autres activités (telles que l'activité physique pour la marche et le vélo, la lecture ou la découverte de la ville pour l'autobus). Le contexte de déplacement et par extension sa convivialité semblent constituer à leurs yeux un atout majeur pour un mode de transport, tout autant que son efficacité à réaliser le déplacement. Sur ces points, chacun des modes concernés présente des faiblesses⁹.

a. Les transports collectifs

En matière d'efficacité, les participants aux groupes de discussion considèrent que le réseau de transport collectif de la Ville de Montréal présente une relativement bonne desserte. L'offre de service reste néanmoins meilleure au centre-ville que sur le reste du territoire montréalais. Dans l'ouest de l'île, par exemple, les services de transport en commun semblent problématiques pour les jeunes, car les autobus et trains de banlieue sont en nombre insuffisant et ne desservent pas tout le territoire d'une façon adéquate. Cela amènerait les jeunes à s'isoler et à ne pas être en mesure de rejoindre, notamment, les ressources s'adressant à eux¹⁰. Les liens entre les quartiers périphériques apparaissent tout particulièrement déficients. À titre d'exemple, pour se rendre du Carrefour jeunesse-emploi Marquette, situé dans l'arrondissement Lachine, jusqu'à la CDEC LaSalle-Lachine, le trajet en autobus requiert 1 h 15 alors qu'en voiture, le trajet peut se réaliser en une dizaine de minutes¹¹. Cette situation a notamment un impact sur l'accès des jeunes aux lieux d'emploi. Cela est également le cas des arrondissements Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies ou encore Anjou. Les participants aux groupes de discussion notent en outre trois faiblesses majeures, l'une portant sur le réseau du métro, l'autre sur le réseau d'autobus et la dernière sur l'ensemble du réseau.

En effet, ils déplorent que le réseau du métro ne soit pas accessible ou le soit difficilement à certains usagers. Il n'est présentement possible d'accéder aux quais du métro que par des escaliers.

Cela ne permet donc aucunement aux personnes à mobilité réduite d'utiliser ce mode de transport. Pour des parents avec de jeunes enfants, des personnes âgées ou encore des personnes portant des charges telles un vélo, le cheminement jusqu'au quai peut être une expérience très inconfortable, exténuante, stressante et en décourager plus d'un à la renouveler. Le réseau d'autobus apparaît à cet effet mieux adapté, notamment pour les personnes à mobilité réduite, avec le *service d'autobus accessible* (autobus à plancher surbaissé). Ce service, largement implanté, permet notamment à ces personnes des déplacements davantage spontanés par rapport à ce qu'offre le service de transport adapté. Cela n'empêche cependant pas cette clientèle de connaître des difficultés d'accès au réseau en hiver (gel des systèmes d'embarquement) et aux heures de pointe, notamment. Il est également fort difficile pour des personnes avec un vélo d'utiliser le service d'autobus comme mode de transport d'appoint.



Accès au quai à la station de métro Rosemont
Source : V. Colas.



Autobus à l'heure de pointe
Source : V. Colas.

Pour les participants de l'étude, le réseau d'autobus présente, par ailleurs, un manque certain au niveau de la fiabilité des horaires. Ce manque est attribué à la variabilité des conditions du trafic et au manque de voies propres aux autobus.

Comme le réseau d'autobus dessert la majeure partie du territoire montréalais, cet aspect constitue, à leurs yeux, une importante déficience du système de transport collectif actuel. À cela, s'ajoute le passage insuffisant des autobus sur certaines lignes et lors du service de nuit. En plus d'affecter le temps de déplacement, cela entraîne, pour eux, un inconfort relié au temps d'attente, surtout en hiver. À cet inconfort, peut s'associer parfois un sentiment d'insécurité à certains arrêts ou stations de métro, surtout la nuit, du fait de la présence d'individus ou de groupes d'individus peu avenants.

⁹ Le service de transport adapté, de par sa particularité, est traité séparément.

¹⁰ Table de concertation jeunesse de l'Ouest-de-l'île (2006). *Portrait des jeunes de l'ouest de l'île Montréal*.

¹¹ Ces propos ont été recueillis auprès d'un membre du personnel du Carrefour jeunesse-emploi Marquette dans le cadre d'une expérience réalisée avec un groupe de jeunes.

D'ailleurs, les participants aux groupes de discussion ont parallèlement souligné le manque de synchronisation entre les autobus, entre les autobus et le métro ainsi qu'entre les lignes de métro (le soir en particulier, pour ces deux derniers). Le système de transport collectif actuel ne leur apparaît pas, en ce sens, favoriser une utilisation combinée des différents modes de transport, d'autant qu'ils ressentent également un manque pour la combinaison vélo/autobus et vélo/métro.

En matière de convivialité, certaines faiblesses concernant la qualité du service, des infrastructures de transport et des installations connexes ont été soulevées. En effet, les participants ont déploré le manque occasionnel de courtoisie du personnel et des usagers aussi. Les 12-16 ans semblent faire particulièrement l'objet de ce manque de courtoisie, notamment de la part des chargeurs, des agents et des contrôleurs du métro. Cette attitude envers les jeunes s'expliquerait entre autres par une insécurité vécue sur le réseau en raison du comportement délinquant de quelques jeunes (bien qu'ils ne soient pas les seuls)¹² et dont l'effet se répercuterait sur l'ensemble des jeunes usagers¹³. Aussi, les personnes à mobilité réduite sont parfois confrontées à une méconnaissance du service d'autobus accessible de la part des chauffeurs d'autobus, ce qui peut les décourager à utiliser ce service. De plus, la qualité des informations en temps réel laisse à désirer, d'après eux, notamment en ce qui a trait à la clarté des annonces et à leur compréhension par l'ensemble des usagers.

Les infrastructures de transport et les installations connexes leur apparaissent quelque peu vétustes (les wagons de métro), mal entretenues (les arrêts, l'intérieur des autobus, les abribus) ou insuffisantes (les bancs et les horaires aux arrêts d'autobus). L'ambiance et l'esthétique des lieux s'en trouvent, selon eux, affectées, tout comme l'attrait pour le mode aux yeux des usagers. L'inconfort ressenti aux heures de pointe, du fait de l'occupation des autobus ou des wagons de métro à pleine capacité, ou encore lors du transport d'objets ainsi que la chaleur importante à l'intérieur du métro constituent également des facteurs qui affectent la convivialité des transports collectifs.

¹² Les problèmes les plus fréquemment mentionnés par la Société de transport de Montréal (STM) sont l'attroupement et la flânerie, les incivilités (crachats, insultes, taxage), les infractions (port de couteau, vandalisme, graffitis, trafic de stupéfiants, consommation d'alcool et de drogue) et les transgressions aux règles internes de la société de transport (nuire aux employés et clients, bousculade).

¹³ Cette information a été recueillie dans le cadre d'une entrevue réalisée avec Marcel Cajalait, conseiller en développement communautaire au Service du développement culturel, de la qualité du milieu de vie et de la diversité ethnoculturelle de la Ville de Montréal.

¹⁴ Il s'agit de l'avis (514) *Génération 18-30*.

Enfin, il est à souligner que les participants à l'étude considèrent ce mode de transport relativement économique, mis à part les étudiants de plus de 25 ans qui ne bénéficient pas du tarif réduit. À ce sujet, le CjM avait recommandé dans un avis antérieur¹⁴ que la Société de transport de Montréal (STM) offre, à brève échéance, le tarif réduit à tous les jeunes âgés de 18 à 30 ans, sans égard à leur statut. Les participants à l'étude ont également évoqué le manque de tarifs adaptés aux différents types de clientèles du système de transport collectif (comme les familles, les personnes à faible revenu, etc.).

b. Les transports actifs

En matière d'efficacité, les participants aux groupes de discussion ont souligné la flexibilité des transports actifs et la possibilité d'accéder à tout lieu de cette manière. Il demeure que leur utilisation, dans un souci d'efficacité du déplacement, se limite à de courtes distances. Pour de longues distances, ils requièrent d'être combinés à d'autres moyens, dont les transports collectifs. Or, comme il a été mentionné plus haut, l'offre actuelle en matière de transfert modal leur apparaît déficiente en ce qui a trait au vélo.



Un escalier en guise de stationnement pour vélo
Source : V. Colas.

Trois grands facteurs affectent par ailleurs la pratique et aussi la convivialité de ces modes de transport, aux yeux des participants. D'une part, ils ne permettent pas des déplacements faciles en présence d'objets à transporter. D'autre part, ils sont sensibles aux fluctuations climatiques : leur utilisation est notamment moins pratique, confortable en hiver et sous la pluie. Enfin, la cohabitation des piétons, des cyclistes et des automobilistes au sein de l'espace public leur apparaît parfois difficile, voire dangereuse. Pour la marche, par exemple, l'étroitesse et le manque d'entretien des trottoirs (l'hiver surtout) ont été évoqués ainsi que l'inconfort ressenti le long de certaines grandes rues et à des intersections. Pour le vélo, sa pratique ne leur apparaît pas toujours sécuritaire à cause de la circulation automobile et du manque d'aménagements cyclables dans certains secteurs de la

ville. Le manque de civisme des automobilistes a également été souligné. Un dernier aspect a été soulevé concernant la pratique du vélo. Il s'agit du risque important de vol que les participants attribuent notamment au manque de supports à vélos sécuritaires au sein de la ville et d'endroits permettant l'entreposage des vélos aux lieux de résidence (en particulier dans les immeubles à appartements).

c. Le transport adapté

En étant un service de porte à porte, l'efficacité du transport adapté n'a pas été remise en question par les participants concernés, d'autant que des améliorations ont été apportées depuis quelques années quant à son accessibilité et sa fiabilité. L'offre de service semble néanmoins rester meilleure au centre-ville que sur le reste du territoire montréalais.

Pour les participants concernés, c'est par ailleurs un service sécuritaire et pratique en toute saison, ce qui n'est pas véritablement le cas du réseau d'autobus accessible, comme il a été évoqué plus tôt. Néanmoins, il présente la contrainte majeure de la nécessité de réserver trois jours à l'avance pour bénéficier du service. Cela suppose donc une importante gestion du temps et aucune possibilité de faire face à l'imprévu. Certaines faiblesses concernant la qualité du service ont également été soulevées. Il s'agit d'abord du nouveau système de réservation automatisé qui peut être compliqué et intimidant, aux yeux des participants concernés. L'organisation du jumelage des routes a aussi été évoquée, car la manière dont celui-ci se réalise occasionne parfois des retards. Enfin, il semblerait que certains chauffeurs de taxi dont la compagnie est au service du transport adapté souffrent d'un manque d'information ou de formation sur les particularités du service envers une clientèle à mobilité réduite.

I.4 LIMITES À LA MOBILITÉ

Parmi les déficiences soulevées par les participants aux groupes de discussion, certaines affectent davantage voire limitent leur mobilité quotidienne.

Pour les utilisateurs du transport collectif, en particulier du réseau d'autobus, il s'agit avant tout des contraintes liées à la gestion du temps (horaires et fréquence de passage des autobus) qui ne leur garantissent pas véritablement un déplacement dans un laps de temps convenable et à l'heure souhaitée. Leur mobilité en est particulièrement affectée en soirée et les fins de semaine. La difficulté d'y transporter des objets constitue également une limite importante. Enfin, ce moyen ne leur permet pas d'accéder facilement à l'ensemble du territoire montréalais.

Pour les transports actifs, la pratique du vélo est fortement découragée en raison du manque de sécurité liée à son utilisation et à son entreposage. La difficulté de combiner ce mode avec les transports collectifs constitue également une limite importante.

Enfin, pour les utilisateurs du service de transport adapté, la nécessité de prévoir assez longtemps à l'avance leurs déplacements limite de beaucoup leur mobilité. Qui plus est, l'offre actuelle du réseau accessible du système de transport collectif ne leur permet malheureusement pas de pallier de façon continue à cette situation.



*Minibus du service de transport adapté de la STM
Source : V. Colas.*

1.5 POINTS DE VUE SUR LA VIABILITÉ ACTUELLE DE CES MODES DE TRANSPORT À MONTRÉAL

Dans le cadre des discussions menées pour l'étude, il a été demandé aux participants de définir les principaux critères qui, selon eux, caractérisent un transport viable, soit un transport qui répondrait aux principes de développement durable. Plusieurs éléments sont apparus de façon récurrente au sein des différents groupes de discussion. Les critères évoqués, mentionnés ci-dessous, définissent le transport viable comme un transport devant être :

- écologique;
- efficace (en termes de temps et de performance technique);
- économique (pour les usagers et la société);
- accessible à tous;
- favorable à une meilleure qualité de vie (en particulier la santé);
- simple et convivial.

Il semble que chacun de ces critères ait, à leurs yeux, la même importance pour qu'un mode de transport soit qualifié de viable. Les participants à l'étude considèrent qu'aucun des modes de transport dont ils disposent actuellement ne répond complètement à ces critères. Il y aurait lieu que des améliorations soient apportées sur certains aspects de l'offre actuelle en transports collectif et actif.

a. Les transports collectifs

Plusieurs points seraient, aux yeux des participants, à développer :

- *des autobus plus écologiques*

Comparativement à l'automobile, les participants reconnaissent que l'autobus est un mode de transport relativement écologique. Sa contribution aux émissions de gaz à effet de serre est en effet beaucoup moindre, compte tenu du plus grand nombre de personnes qu'il transporte pour un même trajet. Ils considèrent cependant que cet aspect peut être amélioré, en dotant notamment les autobus de technologies propres. À ce sujet, le projet d'essai d'autobus au biocarburant, réalisé récemment par la STM, a été évoqué. Ce projet est, d'après eux, une belle initiative, mais ils déplorent qu'il n'ait pas eu par la suite de résultats concrets.

- *un réseau plus efficace*

Comme il a déjà été évoqué, le réseau de transport collectif présente, aux yeux des participants, des faiblesses majeures en termes de performance des modes qui affectent l'efficacité et la qualité des déplacements des usagers tout comme leur mobilité. Le manque de fiabilité des horaires et de fréquence de passage des autobus sur certaines lignes sont, par exemple, des éléments de performance reliée au temps de déplacement qui ont été soulignés. De même, la performance technique des équipements leur apparaît sur certains points déficiente, comme en témoigne la mention faite par les participants sur la vétusté des équipements du métro.

- *un réseau économique et accessible à tous*

Trois types d'accessibilité ont été évoqués par les participants et requièrent, selon eux, des améliorations. Il s'agit d'abord de l'accessibilité au réseau de transport collectif sur l'ensemble du territoire montréalais. Certains secteurs, tels les extrémités ouest et est de l'île, auraient intérêt à être mieux desservis et les liens entre les arrondissements de l'est comme de l'ouest davantage développés. Il est également question de l'accessibilité physique aux modes de transport collectif pour tous. Le cas des personnes à mobilité réduite vis-à-vis du métro a été mentionné en particulier. Puis, l'accessibilité économique : les participants considèrent que des améliorations devraient être apportées à la tarification de façon à ce que celle-ci soit abordable pour tous les usagers. Le cas des étudiants de plus de 25 ans a été rappelé.

- *un réseau plus convivial*

Comme il a aussi été déjà mentionné, le réseau de transport collectif présente, aux yeux des participants, certaines faiblesses en ce qui a trait au service à la clientèle et à la qualité des infrastructures du réseau. La sécurité des usagers a également été mentionnée. Tout cela contribue à faire d'un moyen de transport un mode convivial de déplacement pour son utilisateur. Les participants considèrent que des améliorations à ce propos seraient donc bienvenues.

- *une utilisation différente de l'automobile*

Il apparaît important, aux yeux des participants, d'encourager la pratique du covoiturage et l'utilisation des services d'auto-partage existants.

b. Les transports actifs

Les participants aux groupes de discussion s'accordent pour dire que les transports actifs sont les modes de transport viables par excellence. Néanmoins, ils considèrent que des améliorations seraient appréciables pour la pratique du vélo. Il s'agirait notamment de développer plus d'aménagements cyclables et de faciliter le stationnement et l'entreposage, de façon à sécuriser davantage la pratique.

Enfin, la possibilité de combiner différents modes de transport a encore une fois été soulignée comme devant être améliorée de façon à favoriser l'utilisation des modes de transport collectif et actif.

Il apparaît donc, à travers cette étude, que la manière dont les jeunes montréalais conçoivent une meilleure viabilité des modes de transport collectif et actif à Montréal répond à un certain nombre de leurs besoins en mobilité. Il s'agirait en l'occurrence de développer des transports collectifs plus performants, accessibles à tous et plus conviviaux; de donner une meilleure place au vélo au sein de l'espace public; et de faciliter un transfert modal entre les différentes options de transport. À cela, s'ajoutent des préoccupations d'ordre environnemental quant aux modes motorisés de transport. Il y aurait lieu d'encourager le développement de technologies propres et d'alternatives à l'auto solo.

L'étude est venue, finalement, soulever une problématique particulière aux jeunes usagers des modes de transport collectif appartenant en particulier au groupe d'âge des 12-16 ans. Ces derniers sont globalement assimilés aux causes d'une certaine insécurité vécue sur le réseau bien qu'une minorité de jeunes ait des comportements pouvant nourrir ce climat. Cet aspect implique tout un questionnement allant au-delà de la question de la mobilité. Aussi, cette problématique mériterait-elle une étude plus approfondie de manière à comprendre mieux le phénomène et ses enjeux.

Pour ce qui est des préoccupations exprimées par les jeunes montréalais en matière de transport collectif et actif, la Ville de Montréal possède un ensemble de compétences et d'outils lui permettant de voir au développement de ces modes de transport.

CHAPITRE 2

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

LES COMPÉTENCES QUE POSSÈDE LA VILLE DE MONTRÉAL EN MATIÈRE DE TRANSPORT SONT RÉPARTIES AU SEIN DES TROIS NIVEAUX ADMINISTRATIFS MUNICIPAUX, SOIT L'AGGLOMÉRATION, LA VILLE CENTRE ET LES ARRONDISSEMENTS. ILS SE PARTAGENT LE MANDAT DE DÉVELOPPER ET DE GÉRER LES VOIES DE CIRCULATION DU TERRITOIRE MONTRÉALAIS (INCLUANT LE DÉNEIGEMENT ET LA SIGNALISATION, LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT), HORMIS LE RÉSEAU AUTOROUTIER QUI EST DE COMPÉTENCE PROVINCIALE : L'AGGLOMÉRATION A SOUS SA RESPONSABILITÉ LE RÉSEAU ARTÉRIEL ET LA VILLE CENTRE, LE RÉSEAU LOCAL. UNE PARTIE DE LA GESTION DU RÉSEAU LOCAL EST CEPENDANT DÉLÉGUÉE AUX ARRONDISSEMENTS, COMME SON ENTRETIEN OU ENCORE LA RÉALISATION DE MICRO-AMÉNAGEMENTS. LES ARRONDISSEMENTS ONT ÉGALEMENT EN CHARGE LA GESTION DU STATIONNEMENT HORS RUE ET SUR RUE. L'AGGLOMÉRATION A PAR AILLEURS SOUS SA RESPONSABILITÉ LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF DES PERSONNES ET UNE PARTIE DE SON FINANCEMENT. ELLE COLLABORE DONC ÉTROITEMENT AVEC LA STM, QUI EXPLOITE LE RÉSEAU DU MÉTRO, D'AUTOBUS, DE TRANSPORT ADAPTÉ ET DE TAXIS COLLECTIFS AINSI QU'AVEC L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT), QUI GÈRE ENTRE AUTRES LE RÉSEAU DE TRAIN DE BANLIEUE, LES VOIES RÉSERVÉES ET LES STATIONNEMENTS INCITATIFS. LE PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DE LA STM DOIT ÊTRE APPROUVÉ PAR LA VILLE. LE RÉSEAU CYCLABLE, QUANT À LUI, EST UNE COMPÉTENCE DE LA VILLE CENTRE, HORMIS LA ROUTE VERTE, DONT LA PLANIFICATION ET LA GESTION SONT ASSURÉES PAR VÉLO QUÉBEC, SOUS L'ÉGIDE DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC¹⁵.

2.1 QUELQUES CONSTATS EN MATIÈRE DE TRANSPORTS COLLECTIF ET ACTIF

a. Le service de transport collectif

Le réseau du métro constitue l'épine dorsale du service de transport collectif à Montréal. Le réseau est composé de quatre lignes, couvrant une portion importante de la partie centrale de l'île.

L'essentiel de son développement a été réalisé du milieu des années 1960 jusqu'à la fin des années 1980. Le service de transport collectif de surface complète le réseau de la STM à l'échelle du territoire montréalais. Le réseau d'autobus est constitué de 191 lignes, dont 20 en service de nuit et 118 accessibles aux personnes à mobilité réduite. Le service se compose également de 93 minibus de transport adapté et service de taxi individuel ainsi que de sept services de taxi collectif. Sur certains axes, le réseau d'autobus est appuyé par des mesures préférentielles et par un réseau de 11 voies réservées¹⁶. Avec

le métro, ce réseau assure une relativement bonne couverture du territoire montréalais. Il demeure que l'offre de service reste faible aux extrémités est et ouest de l'île et sur la desserte des zones d'emploi, en particulier des secteurs industriels Lachine, Dorval, Saint-Laurent et Anjou. En matière de service à la clientèle, plusieurs outils ont été introduits de manière à mieux informer les usagers sur les trajets et les horaires, comme Tous azimuts, STM-INFO, le site Web et le *Planibus*¹⁷, ou encore faciliter l'utilisation du service, comme le système de réservation automatisé du service de transport adapté. En matière de sécurité, la STM offre notamment le service Entre deux arrêts pour les femmes qui voyagent seules le soir sur toutes les lignes d'autobus de la STM, incluant le réseau de nuit.



Métro de Montréal
Source : V. Colas.

¹⁵ La Route verte est un axe cycliste touristique qui traverse le Québec d'est en ouest et du nord au sud.

¹⁶ Société de transport de Montréal (2006). *Rapport annuel 2005*, Montréal.

¹⁷ Tous azimuts est un calculateur de trajets disponible sur le site de la STM (<http://www.stm.info/index.htm>); STM-INFO permet d'obtenir, par téléphone, de l'information sur tous les services offerts par la STM (horaires, parcours, tarifs, règlements, etc.); et Planibus est un dépliant présentant l'horaire et le parcours des autobus de la STM, disponible aussi sur le site Web.

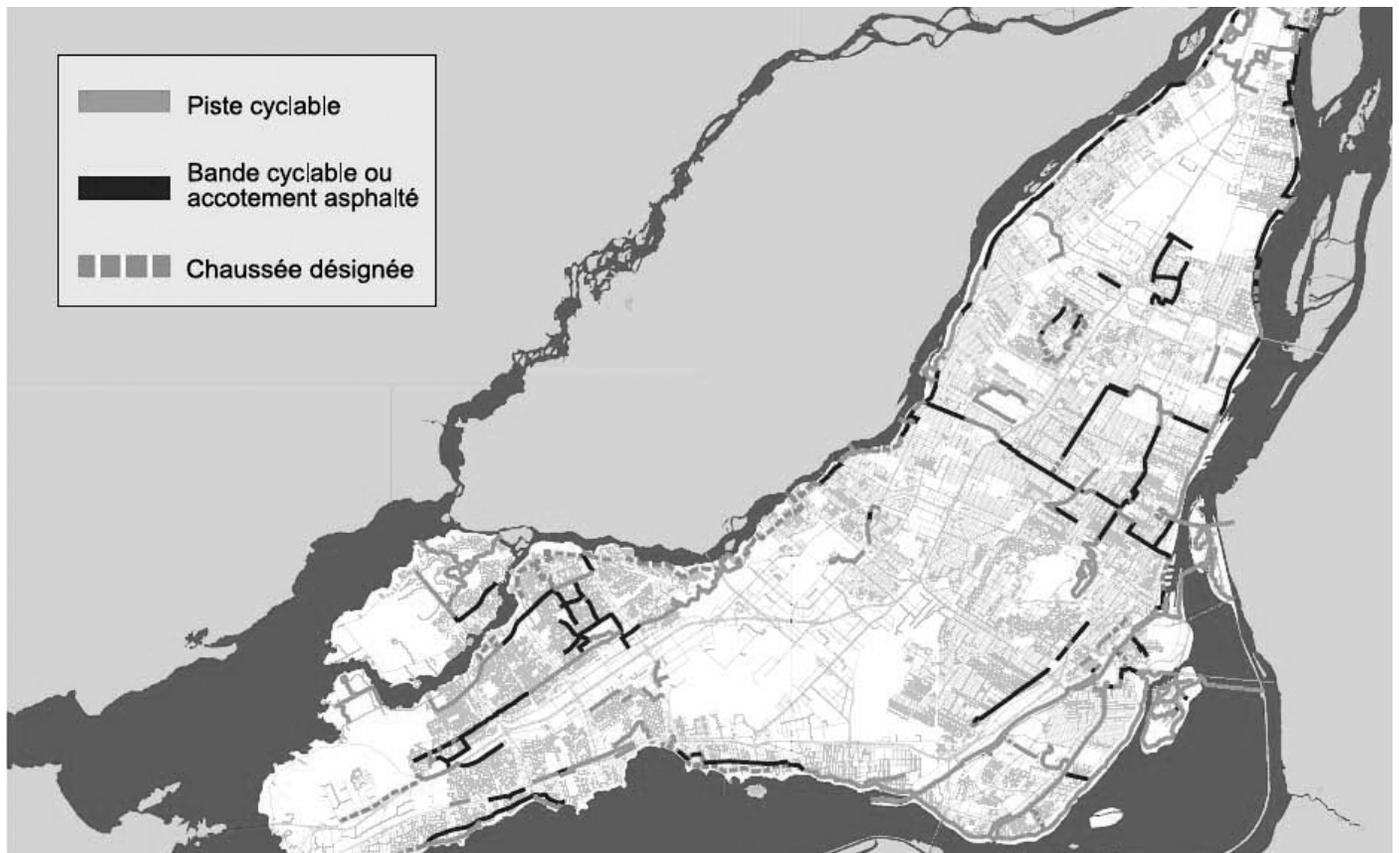
Les dernières décennies ont été marquées par une certaine stagnation, voire une dégradation du service et des infrastructures de transport en commun, notamment suite au retrait de la contribution provinciale aux opérations des sociétés de transport en 1992 (réforme Ryan). Le contexte financier dans lequel la STM a dû alors évoluer est venu affecter l'offre de service en transport collectif. Bien qu'il ait légèrement augmenté depuis 2000, le niveau d'offre de service demeure en deçà du niveau de 1990, autant pour le réseau du métro que pour le réseau d'autobus¹⁸. De plus, la majorité des équipements fixes du métro a atteint aujourd'hui, voire dépassé, sa durée de vie utile. Il en est de même pour le matériel roulant. Un retard a donc été pris quant au maintien du patrimoine et du service et le manque actuel de ressources freine le développement de nouveaux services.

b. La pratique du vélo

Les premières voies cyclables à Montréal ont été implantées dans les parcs. Le réseau s'est alors développé sur rue de manière à relier les parcs entre eux. Plusieurs axes ont également été réalisés dans le cadre de la Route verte. Ainsi, l'aménagement des voies cyclables à Montréal a essentiellement été pensé dans une approche récréotouristique de la pratique du vélo. Son usage comme mode de déplacement utilitaire (déplacements pendulaires reliés au travail et aux études) s'est pourtant grandement développé. Des besoins particuliers s'y rattachent, notamment en matière de sécurité. Or, actuellement, le vélo n'est pas, par exemple, vendu avec les éléments de sécurité requis. Vélo Québec réalise présentement des démarches auprès de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) pour modifier la réglementation à cet effet. Aussi, un usage utilitaire du vélo requiert des aménagements qui tiennent compte de l'efficacité du déplacement, du milieu traversé et des périodes d'utilisation qui peuvent couvrir l'année entière.

¹⁸ Ville de Montréal (2005). *Plan de transport de Montréal, Portrait et diagnostic*, Montréal.

RÉSEAU CYCLABLE MONTRÉALAIS



Source : Ville de Montréal dans Plan de transport de Montréal, Portrait et diagnostic, 2005.

STATIONS DES VÉHICULES D'AUTO-PARTAGE DE COMMUNAUTO À MONTRÉAL



Source : Communauto, sur le site www.communauto.com



Source : Communauto, sur le site www.communauto.com

c. Le service d'auto-partage

Fondée en 1994, Communauto fait figure de pionnière en matière de service d'auto-partage en Amérique. L'entreprise a franchi en août dernier le cap des 10 000 usagers actifs au Québec.

Communauto se définit comme une entreprise privée, à vocation sociale et environnementale, dont le premier objectif est « de contribuer, dans une optique de conservation des ressources, à une rationalisation de l'usage de l'automobile ». Elle constitue, à Montréal, la seule entreprise de service d'auto-partage, avec ses 7 800 abonnés²¹. Celle-ci offre un accès privilégié à des véhicules disponibles en « libre-service » que ses abonnés louent à petit prix pour une heure, une journée ou plus longtemps, selon leurs besoins. En offrant plusieurs points de service dans différents quartiers de la ville²², les voitures sont disponibles facilement, jour et nuit. Communauto assume par ailleurs tous les frais liés au fonctionnement normal du service : l'administration, l'achat et le financement des véhicules, l'immatriculation, les assurances, l'entretien routinier, les réparations et l'essence.

Un facteur clé de la qualité et de l'attractivité de ce moyen de transport est d'offrir des points de service à proximité de ceux qui les utilisent. Le développement du service est donc fortement

relié à la disponibilité d'espaces de stationnement, tant hors rue que sur rue. Communauto connaît présentement des difficultés à implanter de nouveaux points de service, soit parce que des espaces de stationnement public hors rue ferment et rien n'est prévu par Stationnement de Montréal ou l'arrondissement concerné pour trouver un autre espace pour les véhicules d'auto-partage, soit parce que l'arrondissement ne permet pas le stationnement sur rue compte tenu des contraintes liées à l'entretien et au déneigement des rues. Il est à souligner qu'il n'existe pas actuellement de mécanisme pour assurer l'allocation d'espaces de stationnement pour les véhicules d'auto-partage à Montréal. Il semblerait par ailleurs que le fait que Communauto soit une entreprise privée génère des réticences de la part de certains fonctionnaires ou élus de la Ville quant à apporter un soutien au développement de ce service. *A contrario*, certains arrondissements sont proactifs, comme celui d'Outremont ou encore de Saint-Laurent. L'arrondissement d'Outremont, par exemple, permet à Communauto de stationner ses véhicules sur rue par l'entremise d'une vignette et a mis en place des accommodements pour le déneigement et l'entretien des rues où se trouvent les véhicules d'auto-partage. De ce fait, il semblerait qu'il manque une directive claire de la part de la ville centre à cet effet.

²¹ En septembre 2006.

²² Cent-vingt-six stations sont actuellement mises à la disposition des abonnés dans la région de Montréal (incluant Laval, Longueuil, Saint-Lambert et Westmount).

d. Les possibilités de transfert modal

Faciliter les transferts modaux, en connectant les différents modes de transport entre eux, permet d'optimiser l'usage même de ces modes. Il s'agit entre autres de faciliter l'accès et la correspondance entre les différents modes de transport, voire, le cas échéant, leur intégration tarifaire. Des aménagements ont été réalisés ces dernières années en vue d'accroître l'intégration du réseau de transport collectif de la STM avec d'autres modes de transport, notamment l'automobile et le train : des terminus et des stations intermodales ont été construites ou améliorées, l'offre de stationnements incitatifs accrue, généralement en amont de la congestion. Plus d'une vingtaine de stationnements incitatifs ont ainsi été aménagés sur l'île de Montréal et la majorité d'entre eux sont présentement très utilisés et certains, même, saturés. C'est le cas du stationnement incitatif situé à la station de métro Radisson. Il est à souligner que, dans la partie est de l'île, les possibilités de transfert modal auto-TC (transport collectif) sont quasi inexistantes.

Par ailleurs, une intégration tarifaire du transport en commun à l'échelle métropolitaine a été menée par l'AMT de manière à permettre à l'utilisateur de se déplacer sur tous les réseaux locaux et métropolitains de transport en commun avec un seul titre de transport. Il en est de même pour le transport adapté sur les

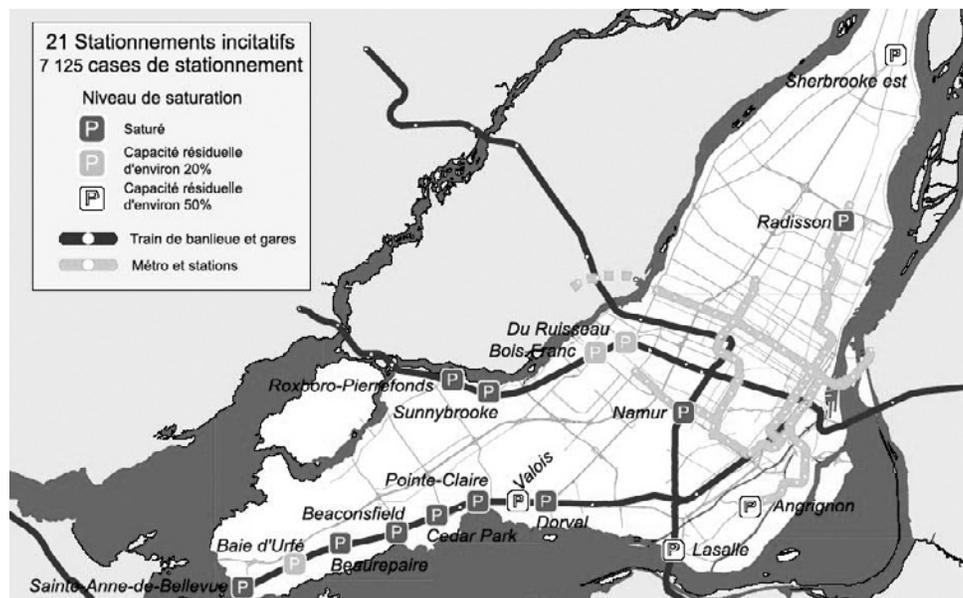
territoires des sociétés de transport en commun de Montréal, de Laval et de Longueuil. L'AMT a également établi des espaces réservés à certains stationnements incitatifs pour favoriser l'accès en covoiturage au métro, au train de banlieue ou à l'autobus.

Entre le vélo et le transport en commun, le transfert modal est favorisé par la présence de stationnements pour vélos aux abords des principaux équipements (métro, trains de banlieue, stationnements incitatifs). Il semblerait cependant que la qualité et la quantité des stationnements pour vélos offerts actuellement à ces endroits sont déficientes. De plus, le réseau cyclable n'apparaît pas assez relié aux stations de métro, de trains et d'autobus. Pour ce qui est de l'accueil des bicyclettes dans les transports collectifs, celles-ci sont autorisées, sous certaines conditions (l'accueil est limité notamment aux heures creuses), dans le métro de Montréal et sur certaines lignes de train de banlieue. Les autobus de la STM ne disposent, quant à eux, d'aucun dispositif permettant l'accrochage de vélos tandis que plusieurs taxis de Montréal en sont munis.

L'organisme Équiterre est un fervent promoteur d'une utilisation combinée des différents modes de transport. Il préconise l'adoption d'habitudes de déplacement plus écologiques, notamment une utilisation différente et plus efficace de l'automobile avec d'autres moyens complémentaires.

L'organisme a développé à cet effet une trousse d'information pratique pour appuyer les citoyens dans l'adoption d'une combinaison de modes de transport efficaces, économiques et écologiques comme le covoiturage, le vélo, la marche ou le transport en commun (le « cocktail transport »). Une campagne de sensibilisation a été lancée en 2003 pour en faire la promotion et se poursuit toujours. À cela, s'est ajoutée une offre de service auprès des citoyens consistant à proposer des solutions personnalisées.

STATIONNEMENTS INCITATIFS À MONTRÉAL



Source : Ville de Montréal dans Plan de transport de Montréal, Portrait et diagnostic, 2005.

e. Le développement de technologies propres

En 2002, la STM, aidée de plusieurs partenaires, lançait le projet Biobus visant à faire la démonstration et l'évaluation du biodiesel et de son utilisation à l'échelle de la région montréalaise au cours d'une année. Son utilisation dans les 155 autobus participants a permis de réduire de 1 300 tonnes les émissions de CO₂ sur le territoire de l'île. Intégrer ce biodiesel à toute la flotte de la STM entraînerait une réduction de 22 000 tonnes de ce gaz annuellement. Cependant, le biodiesel coûte nettement plus cher que le carburant ordinaire. Aussi, la STM ne peut présentement pas envisager l'application du projet sur une note plus durable. Elle a, en revanche, mis sur pied un programme Conducteur averti/Conduite écologique dont l'objectif est d'encourager les chauffeurs d'autobus à contribuer à l'effort de réduction de GES. Ce programme consiste en une formation de deux jours, initiée par Ressources naturelles Canada, visant à se familiariser avec des techniques permettant une conduite plus écologique (techniques basées sur l'anticipation, la conduite préventive, le changement de vitesse et l'adaptation de la vitesse à l'environnement).

Dans le même esprit, l'AMT et ses partenaires avaient mis sur pied en 2003 un projet de véhicules en libre-service appelé « Branché, la mobilité réinventée! » dans le cadre du Programme de démonstration en transport urbain du gouvernement du Canada. Ce projet-pilote misait sur l'utilisation de véhicules électriques en milieu urbain, tout en s'appuyant sur le concept de véhicules en libre-service. L'implantation d'une centaine de véhicules automobiles électriques (par le biais de Communauto) et de 50 vélos électriques était envisagée au centre-ville de Montréal et de 10 véhicules automobiles électriques à basse vitesse à Saint-Jérôme. Le projet est présentement en suspens, n'ayant pu jusqu'à présent obtenir la contribution du gouvernement du Québec, nécessaire à sa mise en œuvre.



Biobus

Source : STM sur le site www.stm.info

2.2 UNE VOLONTÉ DE DÉVELOPPEMENT

Au Sommet de Montréal de 2002, la Ville et ses partenaires ont identifié le besoin de doter Montréal d'un plan de transport qui s'appuierait sur les grandes orientations suivantes :

- *les modes alternatifs à l'automobile solo (transports collectif et alternatif) sont favorisés;*
- *le transport collectif est le mode privilégié de transport, en particulier pour desservir les principaux pôles économiques;*
- *le développement de Montréal comme plaque tournante de transport des marchandises se réalise en harmonie avec les milieux de vie et en tenant compte de la sécurité des biens et des services;*
- *l'offre de transport (transport en commun et routier) soutient les orientations du Cadre d'aménagement régional visant à consolider les pôles existants, à limiter l'étalement urbain et à adopter des cibles précises de réduction de l'usage de l'automobile²³.*

La volonté de développer les transports collectif et actif s'insère donc au sein d'une stratégie visant à réduire l'usage de l'automobile et pallier ainsi aux problèmes que celle-ci occasionne : étalement urbain, pollution, iniquité sociale et économique pour les modes de transport, hausse des maladies cardiovasculaires et pulmonaires, des accidents, des décès, etc.

Le plan de transport est présentement en cours d'élaboration. Celui-ci doit servir de cadre de référence à la Ville de Montréal pour ses interventions dans ses domaines de compétence propres et indiquer à ses partenaires les orientations souhaitées quant à l'évolution du système de transport au niveau régional. Jusqu'à présent, la documentation rendue publique porte sur la vision et les objectifs du plan de transport ainsi que sur le portrait et le diagnostic de la situation montréalaise. La vision énoncée au plan est d'*assurer la mobilité des Montréalais, tout en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement*. Les objectifs énoncés accordent une importance particulière au

²³ Sommet de Montréal (2002). *Proposition finale de l'Atelier 1.4, Développement des infrastructures stratégiques de transport*, Montréal.

développement du transport collectif et des modes de transport actif. L'accroissement de la compétitivité et de l'accessibilité du transport en commun est visé ainsi qu'une utilisation accrue des modes de transport actif. En appui, un usage plus judicieux de l'automobile et une meilleure gestion de l'offre de stationnement sont préconisés. Le plan vise également la réduction des émissions de polluants et de GES. Quelques propositions d'intervention ont déjà été présentées²⁴ mais leur intégralité devrait être rendue publique pour consultation au mois d'avril 2007²⁵.

La Ville de Montréal s'est cependant dotée de plusieurs outils – ou s'y appuie déjà –, dont le plan de transport doit tenir compte :

- le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal adopté en 2004;
- le Plan stratégique de développement du transport en commun de la STM de 2004;
- et le Plan stratégique de développement durable de la Ville de Montréal adopté en 2005.

a. Le Plan d'urbanisme

Dans son Plan d'urbanisme, la Ville de Montréal prend résolument position en faveur du transport collectif et le reconnaît comme le mode de transport de l'avenir pour Montréal. Pour une utilisation maximale du transport collectif, la Ville soutient également les modes de transport alternatifs à l'automobile tels que la marche, le vélo, le covoiturage et le service d'auto-partage. L'importance de la place du piéton dans la ville est notamment affirmée ainsi que le vélo comme mode de transport utilitaire.

Les orientations prises à cet effet sont les suivantes :

- *une urbanisation axée sur des milieux plus denses et diversifiés*

Le Plan d'urbanisme prévoit un usage plus intensif et plus stratégique du sol en vue de favoriser une utilisation accrue des infrastructures de transport collectif et encourager la marche et le vélo.

²⁴ Il s'agit en particulier de la Charte du piéton qui sera traitée dans une partie ultérieure.

²⁵ Cette information a été recueillie dans le cadre d'une entrevue réalisée avec Michel Bédard et François Major, conseillers en aménagement du Service des infrastructures, transport et environnement à la Ville de Montréal.

²⁶ Les systèmes légers sur rail (SLR) sont une forme de transport en commun urbain, implanté en site propre, dont le plus connu est le tramway. Ces systèmes sont généralement à traction électrique.

- *une consolidation du système de transport collectif*

Le Plan prévoit en ce sens plusieurs interventions :

- une intensification et une diversification des activités urbaines, particulièrement aux abords des stations de métro, des gares de train de banlieue et des corridors de transport collectif structurants.
- l'augmentation des niveaux de service des réseaux de métro et d'autobus, la poursuite du renouvellement du patrimoine, un aménagement sécuritaire et confortable des aires d'attente des stations de métro, des gares de train et des points de correspondance de plusieurs lignes d'autobus à fort achalandage.
- un accès universel aux réseaux de transport collectif par des aménagements facilitant les déplacements de tous les usagers.
- l'établissement de nouvelles dessertes de transport collectif. L'emphase est donnée aux milieux déjà structurés à cette fin, c'est-à-dire les plus densément peuplés. On peut penser que la volonté est d'abord de consolider le système de transport collectif là où le potentiel d'attirer de nouveaux usagers est le plus grand. Le Plan d'urbanisme fait référence notamment aux projets de développement suivants : les prolongements de la ligne bleue du métro vers Anjou ou celui de la ligne orange vers le nord-ouest à Bois-Francs; les projets de système léger sur rail (SLR) entre le centre de Montréal et la Rive-Sud, sur l'avenue du Parc ou le boulevard Henri-Bourassa²⁶; le projet de train de banlieue de Repentigny vers le centre-ville; et le projet de navette ferroviaire reliant le centre de Montréal à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. En milieu de faible densité, des minibus et des taxis collectifs seraient privilégiés.
- l'implantation de mesures préférentielles au transport collectif et au covoiturage (telles que des voies réservées intégrant des feux de préemption (*sic*) et une signalisation appropriée).
- le cas échéant, l'intégration d'aménagements favorables aux déplacements en transport collectif pour les liens routiers à parachever ou à réaménager.

- *La planification d'un réseau cyclable conçu de manière à améliorer l'accessibilité aux principaux secteurs d'activités de la ville, particulièrement les institutions scolaires, les secteurs commerciaux et d'emploi. Pour ce faire, il est envisagé :*

- de parachever le réseau panmontréalais.
- d'élaborer et mettre en œuvre un plan d'action vélo, intégré au plan de transport. Le plan d'action vélo aborderait plus en détail les stratégies à mettre en œuvre pour favoriser la pratique du vélo et, notamment, proposerait un nouveau partage de la chaussée selon les milieux traversés.
- de favoriser la complémentarité des réseaux cyclable et de transport collectif en facilitant un transfert modal par l'aménagement d'aires de stationnement pour vélos sécuritaires, en particulier aux stations de métro et gares de train de banlieue, caractérisées par leur « rôle d'entrée » dans le réseau et desservies par une voie cyclable (l'installation de casiers et d'enclos pour vélos est préconisée).
- le cas échéant, d'intégrer de nouvelles voies cyclables aux liens routiers à parachever ou à réaménager.

Le plan préconise également la mise en place d'aires de stationnement pour vélos aux lieux de travail et d'études, aménagées à l'intérieur des bâtiments ou à l'abri des intempéries, et le long des artères commerciales. Il suggère finalement de s'inspirer d'expériences soutenant la complémentarité entre le vélo et le transport collectif, comme la mise à la disposition des usagers de supports à vélos installés à même les autobus ou encore sur certaines voitures taxis.

- *un encadrement approprié de l'offre de stationnement*

Les conditions de stationnement influencent grandement le choix d'un mode de transport. Le plan entend, en ce sens, favoriser l'intermodalité entre le vélo et le transport collectif.

Il prévoit ainsi :

- établir une disposition réglementaire autorisant un nombre maximum d'unités de stationnement pour les places d'affaires situées dans un rayon de 500 mètres des stations de métro et des gares de train de banlieue.
- favoriser, dans un rayon de 500 mètres des stations de métro et des gares de train de banlieue, l'aménagement des unités de stationnement exigées à l'intérieur des bâtiments plutôt qu'à l'extérieur.
- intégrer des places de stationnement réservées aux vélos à tout nouveau stationnement intérieur.
- accroître la capacité d'accueil des stationnements incitatifs situés en amont des points de congestion, en privilégiant les stationnements intérieurs.
- favoriser, par des ententes avec les propriétaires, l'utilisation des stationnements de centres commerciaux et d'institutions pour les usagers du transport collectif.
- élaborer et mettre en œuvre une politique de stationnement intégrée au plan de transport. Elle viserait une meilleure gestion de l'offre de stationnement sur le territoire montréalais et, notamment, une révision à la hausse des tarifs des parcomètres.
- éliminer graduellement du centre-ville les stationnements extérieurs hors rue payants et y accroître l'offre en stationnement de courte durée sur rue.

b. Le Plan stratégique de développement du transport en commun de la STM

L'objectif du Plan est d'augmenter la part de marché du transport en commun. Pour ce faire, le Plan prévoit d'abord consolider le service de transport collectif (phase 2004-2008) puis le développer (phase 2009-2013). Les interventions envisagées ciblent les principaux facteurs qui rendent attrayant le transport en commun, soit :

- *la disponibilité du service*

À cet effet, il est prévu d'optimiser les normes de service (fréquences, niveau de service), la composition du parc de véhicules (renouvellement du parc, autobus articulés, minibus, renouvellement des voitures du métro) et les modes d'exploitation (information clientèle en temps réel, sonorisation, affichage). La STM entend notamment améliorer :

- l'accessibilité des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite en instaurant notamment des dessertes à l'extérieur des périodes de pointe.
- l'accessibilité aux lieux d'études post-secondaires et maintenir l'offre actuelle pour les écoles de niveau secondaire.
- la capacité d'accueil des autobus sur les axes forts de la partie centrale de l'île, en intégrant une flotte d'autobus articulés, ainsi que celle du métro en période de pointe et à l'extérieur des heures de pointe.
- la desserte par transport en commun de l'est et de l'ouest de l'île, en étalant notamment la fréquence du passage des autobus sur le réseau de ligne express et de métrobuses qui, actuellement, opèrent seulement aux heures de pointe.
- l'accessibilité aux secteurs industriels et aux secteurs à faible densité pour l'ensemble de la journée par l'introduction de modes adaptés à la demande.

Un nouveau système de vente et perception est en cours d'implantation et vise entre autres l'introduction de nouveaux produits tarifaires, qui seraient définis en fonction du service rendu au client (mode, période, type de service, par exemple). Ce système devrait être opérationnel d'ici 2008-2009. Il est également prévu l'implantation d'un système d'aide à l'exploitation et d'information à la clientèle. Ce système, dont l'implantation a été amorcée en 2005, devrait permettre entre autres de diffuser aux usagers l'ensemble des variations sur le service planifié du réseau d'autobus en temps réel. La STM entend aussi améliorer la sécurité de son réseau, notamment par l'ajout de systèmes de caméras.

- *la rapidité des déplacements*

La STM a développé un concept visant à accroître la vitesse commerciale des autobus : le Réseau prioritaire montréalais (RPM). Le RPM est un ensemble de mesures préférentielles et de lignes express qui visent à donner au transport en commun un avantage réel et perçu dont le but est de desservir les pôles de destination importants en intégrant d'autres modes tels le métro et le train de banlieue²⁷. Les projets de développement proposés au Plan d'urbanisme s'inscrivent dans cette démarche. Avec le RPM, la STM vise une réduction de 10 à 20 % du temps de déplacement sur les artères ciblées. Outre ces mesures préférentielles, est également envisagée la reconfiguration de certains circuits d'autobus selon des directions en L plutôt qu'uniquement nord-sud ou est-ouest, de manière à réduire les correspondances pour les usagers. La STM entend par ailleurs assurer l'accessibilité aux secteurs en développement identifiés au Plan d'urbanisme.

RÉSEAU PRIORITAIRE MONTRÉALAIS



Source : STM dans Plan stratégique de développement du transport en commun, 2004.

²⁷ Société de transport de Montréal (2004). *Plan d'affaires 2004-2008, Investir dans notre avenir*, Montréal.

- *et l'amélioration des conditions d'attente et de transfert modal*

Tout comme mentionné dans le Plan d'urbanisme, il est prévu d'améliorer l'aménagement des terminus et d'ajouter des points d'attente (abribus), qui seraient notamment plus adaptés aux besoins de la clientèle (dimension, éclairage, etc.). Il est également envisagé d'implanter de nouveaux stationnements incitatifs aux abords des stations de métro, en particulier celles situées aux extrémités des lignes est-ouest du fait de la présence d'espaces résiduels et d'en accroître la capacité dans les secteurs les plus éloignés. Il est par ailleurs question de poursuivre l'installation ou de renouveler le parc de stationnement pour vélos aux abords des stations de métro.

La STM entend finalement améliorer les systèmes de propulsion de ses autobus en termes de réduction d'émission de polluants et de gaz à effet de serre.

c. Le Plan stratégique de développement durable

Une des orientations du Plan stratégique de développement durable se réfère au transport. Il s'agit d'améliorer la qualité de l'air et de réduire les émissions de GES, en visant, notamment :

- *la réduction de l'impact des émissions des véhicules légers et lourds à Montréal*

Le Plan énonce plusieurs actions, soit l'élimination de la marche au ralenti des véhicules (en développant une campagne de sensibilisation et en modifiant le cadre réglementaire) et le renouvellement en continu des véhicules existants de la Ville par des véhicules écoénergétiques ou à carburant propre. Au bilan 2005 de la phase de démarrage du Plan, ces actions étaient amorcées. Dans la même veine, le Plan formule un certain nombre d'interventions souhaitées dont la compétence relève du gouvernement du Québec :

- l'adoption d'un règlement qui oblige l'inspection et l'entretien des véhicules lourds;
- la participation au projet de véhicules électriques en libre-service de l'AMT;
- et la détaxation du biodiesel afin d'en favoriser l'utilisation.

- *et le développement de transports alternatifs à l'automobile*

Le Plan vise, d'abord, l'accroissement d'infrastructures en faveur du vélo. Il préconisait notamment l'ajout d'au moins 50 km de pistes cyclables au réseau panmontréalais et l'installation d'au moins 1 000 supports à vélos d'ici la fin de l'année 2006. Au bilan 2005, 14,2 km de voies cyclables avaient été ajoutés et 448 places de stationnement pour vélos installées dans la partie centrale de la ville. Au moins une dizaine de partenaires (institutions publiques, associations, entreprises, etc.) avaient également procédé à l'installation de stationnements pour vélos.

De plus, un plan vélo, dont la portée vise le court terme, est en cours d'élaboration. Le Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville de Montréal en fait partie. Le plan vélo devrait traiter non seulement de l'entretien, de la mise aux normes et du développement de l'infrastructure cyclable, mais aussi de l'implantation de stationnements pour vélos plus sécuritaires et mieux adaptés, sur rue et hors rue. La mise en place de mesures permettant la complémentarité des réseaux cyclable et de transport collectif y fait aussi l'objet de réflexion (comme l'intégration de voies réservées aux autobus et aux vélos). De même, la Ville est à la réalisation, avec Vélo Québec, d'un plan de formation et de communication en vue d'apporter aux cyclistes l'information nécessaire pour bien utiliser les voies cyclables.

Par ailleurs, le Plan stratégique de développement durable préconise la réduction des espaces de stationnement au centre de Montréal. L'élimination d'au moins 2 000 unités de stationnement illégal était notamment visée dans l'arrondissement de Ville-Marie d'ici 2007. Au bilan 2005, cet objectif était atteint. Le Plan mentionne également, tout comme le Plan d'urbanisme, la pertinence d'intégrer au plan de transport une politique de stationnement. De même, il appuie l'intégration de l'auto-partage au plan de transport mais aussi, dès à présent, l'expérimentation de solutions. Au bilan 2005, il est cité la réalisation d'un projet-pilote d'implantation de stationnements sur rue réservés aux véhicules d'auto-partage par l'arrondissement Plateau-Mont-Royal, en collaboration avec Communauto. L'expérience n'a cependant pas été concluante en tout point compte tenu des contraintes auxquelles a dû faire face Communauto en raison de l'absence d'accommodements pour l'entretien des rues où étaient localisés les véhicules d'auto-partage. Elle a néanmoins

permis de mettre en place un nouveau règlement habitant l'arrondissement à émettre plus facilement des vignettes pour les clubs de partage d'automobiles. Par ailleurs, le Plan recommande l'intégration de voies de covoiturage pour les accès à l'île de Montréal²⁸. Il mentionne enfin l'implantation en milieu de travail de mesures favorisant le transport durable. L'adhésion à la démarche *allégo*²⁹ (de l'AMT) du Service des infrastructures, transport et environnement et du Service des services administratifs de la Ville de Montréal et des partenaires était visée d'ici la fin de l'année 2006. Au bilan 2005, la mise en place du programme *allégo* était amorcée au nouveau centre administratif de la Ville, situé dans la cité du multimédia, et chez une dizaine de partenaires (tels que le Technopôle Angus). Plusieurs arrondissements l'ont également implantée, comme l'arrondissement Saint-Laurent.



Stationnements pour vélo sur la rue Sainte-Catherine
Source : V. Colas

²⁸ Dans l'édition du *Devoir* du 20 octobre dernier, il a été annoncé que la Ville de Montréal prévoyait dans son plan de transport l'implantation de voies réservées au covoiturage, aux autobus et aux taxis sur les deux principales autoroutes qui traversent l'île, soit la 20 et la 40, ainsi que sur les différents axes qui permettent de franchir les ponts (13, 15, 19 et 138, qui emprunte le pont Mercier). Un tel projet doit cependant passer par le gouvernement du Québec, qui est responsable du réseau routier supérieur.

²⁹ La démarche *allégo* s'adresse particulièrement aux 5 000 entreprises de plus de 50 employés et aux 35 maisons d'enseignement collégial et universitaire de la métropole pour qu'elles initient des solutions alternatives à l'automobile en solo. Pour assurer la réussite de ces initiatives, la démarche *allégo* encourage le développement d'un partenariat avec les intervenants en transport de la métropole (gouvernements, administrations municipales, organismes de transport en commun et organisations locales), qui peut être soutenu par ailleurs par un centre de gestion des déplacements. Pour plus de détails, se référer au site Web de l'AMT.

³⁰ Ville de Montréal (2006). *Charte du piéton, document de consultation*, Montréal.

³¹ Les rues collectrices sont des voies de circulation et lignes de transport public conçues pour permettre des volumes de circulation moins importants que les artères et traversant les quartiers de façon continue.

d. La Charte du piéton

À la demande des élus, une proposition de charte du piéton a été rendue publique pour consultation en août dernier. Celle-ci a pour objet de « faire de Montréal un endroit où le marcheur puisse se déplacer en toute sécurité dans un climat de convivialité »³⁰. Dans ce but, la Ville entend favoriser la marche grâce, notamment :

- à un meilleur partage de l'emprise publique.

Le piéton devra dorénavant être priorisé dans la planification et l'aménagement du domaine public et particulièrement considéré dans la conception des projets d'aménagement. Il est par ailleurs envisagé d'identifier, à court terme, des axes privilégiés pour le piéton au centre-ville pouvant conduire à la piétonisation de certains tronçons de rue.

- à une meilleure qualité des espaces destinés aux piétons, en termes d'entretien, de signalisation, de cheminements dénués d'obstacles ou encore d'accessibilité universelle.
- à la sécurisation des cheminements, en particulier vis-à-vis de la cohabitation avec les automobilistes.

Il est notamment question d'améliorer la sécurité aux divers points de conflits et près des stations de métro, des gares de train de banlieue et des points d'embarquement majeurs au réseau de transport en commun, de définir des cheminements sécuritaires vers les écoles et d'implanter des mesures de modération de la circulation dans les quartiers résidentiels.

- à un meilleur contrôle de la circulation automobile, notamment par l'application de mesures réduisant la vitesse et le volume de circulation.

Il est envisagé, à court terme, de diminuer la vitesse maximale à 40 km/h sur l'ensemble des rues locales et collectrices³¹.

Par la Charte, la Ville entend également amener le piéton tout comme l'automobiliste à adopter des comportements sécuritaires notamment en respectant le Code de sécurité routière. La mise sur pied d'un Bureau de la sécurité routière est par ailleurs envisagée à court terme.

e. De récentes initiatives

Arrondissement Plateau-Mont-Royal

Certains arrondissements, comme nous l'avons vu, sont proactifs dans la mise en œuvre d'actions en faveur des transports collectif et actif. Tout récemment, l'arrondissement Plateau-Mont-Royal a annoncé son intention d'appliquer un virage réglementaire en faveur de l'utilisation du vélo³². Il est question d'augmenter les exigences d'unités de stationnement pour vélos à fournir dans les projets résidentiels à une unité par logement et d'éliminer les règles minimales de stationnement pour automobile³³. De cette manière, il semblerait possible de recourir à un fonds de compensation d'unités de stationnement pour vélo traditionnellement utilisé pour le stationnement automobile, qui permettrait à l'arrondissement d'en installer en complément. Aussi, il est proposé de réduire le maximum autorisé pour le stationnement automobile de 1,5 à 0,67 par logement. Cette initiative s'intègre à la démarche d'élaboration d'un Plan de déplacement urbain (PDU) pour le Plateau, amorcé au mois d'avril dernier.

Par ailleurs, des organismes locaux développent des projets en vue de faire avancer les démarches en faveur d'une plus grande utilisation des modes de transport collectif et actif.

Équiterre

Parmi les initiatives récentes, Équiterre a lancé en 2006 le projet-pilote « Je m'active dans mon quartier », qui s'adresse aux résidents de deux arrondissements montréalais, soit Verdun et Rosemont—La Petite-Patrie. La campagne vise à encourager l'usage des transports actifs (vélo et marche) pour les déplacements quotidiens et l'achat dans les services et commerces de proximité. Des intervenants du milieu de la santé et de l'éducation, du secteur commercial et communautaire sont associés au projet de manière à servir de relayeurs d'information et d'agents de mobilisation auprès de leur clientèle et leurs employés ou encore, à plus long terme, à mettre en place des incitatifs favorisant l'usage des transports actifs dans leur milieu respectif.

Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE)

De la même façon, le CRE de Montréal réalise actuellement un projet de recherche portant sur les mesures d'apaisement de la circulation dans les quartiers centraux de Montréal. L'objectif du projet consiste à amener les automobilistes à modifier leurs comportements afin d'adopter des habitudes de conduite plus sécuritaires, à favoriser les déplacements à pied ou à vélo et à diminuer les émissions de GES. Cet objectif est poursuivi en deux parties : une de soutien aux citoyens ou groupes de citoyens qui souhaitent mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation dans leur quartier, et l'autre de sensibilisation des arrondissements des quartiers concernés. Dans le cadre de ce projet, le CRE-Montréal a réalisé un répertoire des mesures d'apaisement de la circulation dans sept arrondissements de Montréal et entend faire connaître ces mesures auprès du public et de la Ville.

³² Cette information a été recueillie dans le bulletin *Envie Express*, volume 5, n° 18, 9 novembre 2006.

³³ La règle générale qui s'applique exige un minimum de 0,5 unité de stationnement automobile par logement et autorise jusqu'à un maximum de 1,5. Quant aux exigences en matière de stationnement pour vélos, seuls les bâtiments de plus de 10 logements sont visés par une norme minimale de 5 unités pour le premier groupe de 10 et de 1 unité par groupe de 10 logements additionnels.

2.3 UN OBSTACLE IMPORTANT : LE FINANCEMENT DU SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF

Dans ses orientations en matière de transport, la Ville de Montréal affirme la volonté de développer son réseau de transport collectif. L'objectif premier est de consolider le service actuellement offert avant d'envisager un développement plus important, de manière à améliorer sa compétitivité face à l'automobile. La performance du service, son accessibilité et sa convivialité font l'objet de mesures visant leur amélioration. Des incertitudes demeurent cependant sur certains aspects des actions envisagées en la matière, qui touchent directement les préoccupations des jeunes montréalais. En matière de performance du service de transport collectif, une optimisation des normes de service (fréquence de passage, qualité de service) est envisagée, tout comme une amélioration de la rapidité des déplacements par ce mode. Les secteurs denses sont particulièrement visés par ces mesures, mais des efforts seraient également consentis pour améliorer le niveau de service dans les secteurs moins denses. La question du service de nuit n'apparaît pas y constituer une priorité tout comme celle de la flexibilité des modes de transport collectif à la portée des personnes à mobilité réduite. Quant à l'accès physique au réseau, celui-ci est considéré, mais aucune action précise n'est mentionnée, en particulier en ce qui a trait au métro. Lors d'une entrevue qu'il donnait en octobre 2006 au réseau de télévision Radio-Canada, le maire de Montréal mentionnait que la nouvelle configuration des wagons de métro serait définie en fonction des personnes âgées et des familles avec enfants. Il demeure que rien n'est avancé concernant l'accès jusqu'aux quais d'embarquement.

Avec le programme Conducteur averti/Conduite écologique, le projet biobus et l'objectif d'amélioration des systèmes de propulsion de ses autobus, le souci de la STM de contribuer à la réduction des émissions de GES est confirmé. Malheureusement,

il semblerait que l'usage du biodiesel par toute la flotte de la STM n'est présentement pas concevable compte tenu de son coût élevé. C'est justement sur le plan économique que la problématique apparaît majeure en ce qui a trait au développement de ce mode de transport. Le contexte financier dans lequel évolue la STM depuis plusieurs années a en fait un impact direct sur la capacité de la Ville, et plus particulièrement de la STM, à mettre en œuvre cette volonté. De plus, cette situation affecte également l'accessibilité économique du transport collectif pour l'ensemble des Montréalais.

Le financement du transport collectif, contexte et perspectives

Les différents partenaires financiers de la STM sont les gouvernements fédéral et provincial, la municipalité, les usagers et les automobilistes. Leurs contributions au cours des dernières années ont évolué de la manière suivante :

ÉVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AUX IMMOBILISATIONS ET À L'EXPLOITATION DU TC ³⁴				
Partenaires	1991	1995	2000	2005
Usagers	33 %	34 %	39 %	40 %
Automobilistes	0 %	4 %	8 %	7 %
Gouvernements (fédéral et provincial)	40 %	22 %	17 %	19 %
Municipalités	26 %	40 %	35 %	34 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %

Source : Communauté métropolitaine de Montréal dans *Bâtir une communauté responsable : optimiser le transport en commun dans la CMM, Communauté métropolitaine de Montréal, février 2005*, 18 p.

Depuis le retrait des subventions du gouvernement du Québec (réforme Ryan) en 1992, la part du gouvernement qui était de 34 % en 1991 n'était plus que de 9 % en 2002, passant de 213 M\$ à 65 M\$³⁵. Ce désengagement est le résultat de plusieurs décisions dont la fin des subventions à l'exploitation pour les trois sociétés de transport de la région montréalaise. La contribution municipale est alors passée de 26 % en 1991 à 40 % en 1995. Cette hausse ponctuelle a cependant été suivie par un graduel désengagement (34 % en 2005). Les automobilistes ont

³⁴ Données recueillies dans le document *Bâtir une communauté responsable : optimiser le transport en commun dans la CMM*, Communauté métropolitaine de Montréal, février 2005, 18 p.

³⁵ Données issues du *Plan d'affaires 2004-2008* de la STM.

été appelés à contribuer au financement du transport collectif à partir de 1992 à titre de bénéficiaires indirects. Les droits de 30 \$ sur l'immatriculation des voitures de promenade ont servi à compenser en partie la fin des subventions à l'exploitation en 1992, tandis que, à la suite de la création de l'AMT en 1996, la taxe de 1,5 ¢ par litre d'essence est venue soutenir les opérations de celle-ci. Quant à la part des usagers, celle-ci est passée de 33 % en 1991 à 40 % en 2005. Cette tendance semble se poursuivre. Les usagers du transport collectif ont subi en janvier 2007 une 6^e hausse de tarifs depuis 2002. Ces hausses représentent une augmentation cumulative de 30 %, bien au-delà de l'augmentation du coût de la vie.

ÉVOLUTION DES TARIFS À LA STM (CAM)			
Année	Titre	Tarif	Variation annuelle
2002	CAM	50 \$	
2003 (1^{re} hausse)	CAM	52 \$	+ 4 %
2003 (2^e hausse)	CAM	54 \$	+ 3,8 %
2004	CAM	59 \$	+ 9,3 %
2005	CAM	61 \$	+ 3,4 %
2006	CAM	63 \$	+ 3,4 %
2007	CAM	65 \$	+ 3,2 %
Total		15 \$	+ 30 %

Source : Société de transport de Montréal.

Dans son *Plan d'affaires 2004-2008*, en vue de répondre à ses besoins de financement, la STM a revu sa structure tarifaire. Il est envisagé d'élever progressivement le revenu en provenance des voyageurs de façon à ce qu'il représente 50 % des dépenses totales en 2008 et de diminuer graduellement de 10 % sur 5 ans le rabais au tarif réduit afin de ramener celui-ci à 40 % du tarif régulier. Pour les jeunes montréalais, deux grandes questions en découlent :

- *le maintien des tarifs réduits;*
- *et le cas des étudiants de plus de 25 ans.*

Malgré des augmentations de la contribution des usagers et des municipalités, la STM estime un déficit anticipé de 68 M\$ en 2008. Pour remettre tout le réseau de transport collectif à neuf, la STM évalue par ailleurs la nécessité d'investir 8 milliards de dollars³⁶. D'après la STM, il est difficile d'envisager un réel développement sans changer vraiment les façons de faire, le financement et l'organisation du transport collectif à Montréal.

Dans son Plan d'affaires, la STM mentionne plusieurs pistes de solution :

- *Mettre en place un nouveau cadre institutionnel et financier du transport collectif (régionalisation du métro, optimisation de la gestion des réseaux);*
- *Revoir et élargir les sources de financement afin d'assurer au transport collectif des entrées d'argent neuf sur une base régulière et stable (comme la création de fonds régionaux dédiés au transport collectif, la hausse du droit d'immatriculation, l'augmentation de la taxe sur l'essence, la mise en place d'une taxe sur le stationnement);*
- *Financer directement diverses mesures sociales (comme le rabais consenti à la clientèle bénéficiant du tarif réduit);*
- *Répondre promptement aux demandes d'investissement requis pour dégager les économies escomptées de 35 M\$ en 2008.*

³⁶ Cité dans l'article « La facture d'un transport en commun remis à neuf : 8 milliards de \$ », mis en ligne le 14 novembre 2006, dans le *Courier Bordeaux-Cartierville*.

Des gestes concrets ont récemment été posés en ce sens :

- *La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a fait une proposition au gouvernement du Québec pour un nouveau cadre institutionnel et financier du transport collectif. Il y est notamment suggéré de revoir le statut et la mission de l'AMT de manière à confirmer le rôle de la CMM en matière de transport collectif et l'établissement d'un espace fiscal pour la CMM³⁷;*
- *En 2005, le gouvernement fédéral s'est entendu avec le gouvernement du Québec pour verser à la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) une partie des recettes de la taxe fédérale d'accise sur l'essence. Pour la région de Montréal, une somme de 433 M\$ (incluant la part de Québec) a été attribuée aux sociétés de transport pour couvrir une partie de leurs dépenses d'investissement pour les cinq prochaines années. La STM devrait recevoir ainsi plus de 360 M\$.*
- *Le gouvernement du Québec a rendu publique au printemps 2006 sa nouvelle politique québécoise du transport collectif, Pour offrir de meilleurs choix aux citoyens, dans laquelle il est prévu de mobiliser annuellement 130 millions de dollars pour l'amélioration des services offerts à la population à partir du Fonds vert mis en place dans le cadre du Plan d'action sur les changements climatiques. Des mesures fiscales sont également envisagées de manière à inciter les employeurs comme les travailleurs à utiliser davantage le transport collectif (laissez-passer de transport en commun, remboursement de la taxe sur le carburant diesel). Enfin, une bonification du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes est prévue en vue de soutenir la modernisation et le développement des infrastructures et des équipements.*

Avec cette nouvelle politique, le gouvernement du Québec ne semble pas vouloir s'engager vers une décentralisation du transport collectif, tel que suggéré par la CMM dans sa proposition. Il considère cependant qu'il y a lieu d'établir une meilleure équité financière du transport collectif à l'échelle métropolitaine. De même, l'application de cette politique suppose des municipalités une responsabilité financière quant aux coûts d'exploitation et une contrepartie financière équivalente au financement provenant du gouvernement du Québec, soit 130 millions de dollars par année, pour les immobilisations. Pour cela, il semblerait que la Ville de Montréal puisse avoir des difficultés à s'y conformer³⁸. Aussi, la question du financement du transport collectif reste-t-elle problématique, d'autant que les nouvelles contributions gouvernementales portent davantage sur un soutien aux immobilisations alors que le besoin est criant sur le plan de l'exploitation du réseau.

³⁷ Communauté métropolitaine de Montréal (2005). *Bâtir une communauté responsable : optimiser le transport en commun dans la CMM*, Montréal.

³⁸ Cette information a été recueillie dans le cadre d'une entrevue réalisée avec Michel Bédard et François Major, conseillers en aménagement du Service des infrastructures, transport et environnement à la Ville de Montréal.

2.4 AUTRES PROBLÉMATIQUES SOULEVÉES

a. La pratique du vélo

On peut constater, tout comme pour le transport collectif, que la Ville de Montréal entend intervenir pour l'amélioration des conditions de pratique du vélo sur son territoire, et ce, non seulement à des fins récréotouristiques mais aussi utilitaires. Les démarches en cours et le plan d'action vélo semblent vouloir répondre à un meilleur partage de l'espace public qui serait favorable au vélo. De même, les besoins en aménagements cyclables et en stationnements pour vélos adéquats pour un usage utilitaire et sécuritaire semblent être convenablement considérés. Dans la Charte du piéton, il est également évoqué des mesures favorables à une meilleure cohabitation entre les usagers du domaine public. On peut néanmoins se demander si, en vue d'améliorer cette cohabitation, ces mesures sont suffisantes. Enfin, il est peu fait mention du problème d'entreposage du vélo sur les lieux de résidence. L'initiative récente de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal en la matière est néanmoins encourageante.

b. Des alternatives à l'auto solo

Là encore, les orientations de la Ville de Montréal sont favorables au développement d'alternatives à l'auto solo. L'appui de la Ville et de certains arrondissements à la démarche allégo ainsi que la décision d'implanter des voies réservées au covoiturage sur les principales voies d'accès à l'île de Montréal en témoignent. Des questionnements subsistent néanmoins concernant la nature des actions qui seront prises en vue d'accroître l'usage du service d'auto-partage. Il semblerait notamment y avoir des divergences au sein de l'administration municipale sur le fait de soutenir ce service.

c. Les possibilités de transfert modal

En matière d'intermodalité, il semblerait que les intentions visent à permettre un transfert modal facilité entre le réseau de transport collectif et l'automobile ainsi que le transport collectif et le vélo. Le projet d'implanter davantage de stationnements incitatifs, le fait d'y réserver des espaces pour le covoiturage et le projet d'installer davantage de stationnements pour vélos aux abords des stations de métro et des gares de train de banlieue

le confirment. Une meilleure complémentarité entre le vélo et le transport collectif est également souhaitée par la STM : celle-ci se porte en faveur de l'implantation de voies réservées pour autobus et vélo et entend étudier, dans un futur proche, la possibilité de transporter le vélo à même les autobus. Cependant, il semble que ce dernier aspect soit présentement difficile à concilier avec ses objectifs visant une meilleure rapidité de déplacement des lignes d'autobus³⁹. Enfin, avec le nouveau système de vente et de perception, la STM voit une possibilité accrue pour diversifier ses tarifs et les arrimer davantage avec ceux de la région métropolitaine. Des réflexions sont également en cours pour offrir de nouveaux produits tarifaires de manière à fidéliser la clientèle et aller chercher de nouvelles clientèles. La STM aurait en ce sens avantage à considérer l'offre de produits tarifaires intégrant plusieurs modes de transport, de manière à mieux concurrencer l'automobile, en termes de confort et de coût.

d. La stratégie de développement du système de transport

La volonté de développer les transports collectif et actifs s'insère au sein d'une stratégie visant à réduire l'usage de l'automobile. Les orientations prises recherchent donc à réaliser un changement dans les habitudes de déplacement. Ces orientations semblent, jusqu'à présent, s'appuyer essentiellement sur l'amélioration de l'offre en transport alternatif. Certaines mesures envisagées à cet effet jouent parallèlement un rôle dissuasif vis-à-vis de l'usage de l'automobile (les mesures en matière de stationnement, par exemple). Mais elles n'apparaissent pas constituer des éléments majeurs de la stratégie. Aussi, l'espace public et les investissements dédiés à l'automobile ne semblent-ils pas être des éléments à reconsidérer foncièrement. Or, on peut se demander si l'objectif de changer les comportements en matière de transport peut être atteint seulement en rendant plus attrayants les modes alternatifs à l'automobile et, de ce fait, si cette stratégie peut soutenir à long terme le développement des modes de transport collectif et actif compte tenu des moyens financiers que cela requiert.

³⁹ Cette information a été recueillie dans le cadre d'une entrevue réalisée avec la STM.

CHAPITRE 3
EXEMPLES ÉTRANGERS

DE NOMBREUSES VILLES À TRAVERS LE MONDE ONT ENTREPRIS DES ACTIONS VISANT UNE MEILLEURE VIABILITÉ DE LEUR SYSTÈME DE TRANSPORT. QUELQUES-UNES SONT PARTICULIÈREMENT RECONNUES, NOTAMMENT POUR AVOIR MIS EN PLACE UNE STRATÉGIE DE TRANSPORT, CRÉANT UNE FORME DE DISCRIMINATION POSITIVE EN FAVEUR DES MODES COLLECTIF ET ACTIF QUI FAIT SES PREUVES. C'EST LE CAS NOTAMMENT DE LA VILLE DE **FREIBURG** (250 000 HAB.), EN **ALLEMAGNE**, DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE **STRASBOURG** (450 000 HAB.), EN **FRANCE**, DE LA VILLE DE **PORTLAND** (OREGON, ZONE MÉTROPOLITAINE DE 1,5 MILLION HAB.), AUX **ÉTATS-UNIS**, ET DE LA VILLE DE **CURITIBA** (3 MILLIONS HAB.), AU **BRÉSIL**. BIEN QUE DE TAILLES DIFFÉRENTES, CES VILLES ONT DÉVELOPPÉ UNE STRATÉGIE S'APPUYANT SUR DES LIGNES DIRECTRICES SIMILAIRES.

3.1 STRATÉGIE EXEMPLAIRE EN MATIÈRE DE TRANSPORT VIABLE, APPLIQUÉE PAR CERTAINES VILLES DU MONDE

La stratégie sur laquelle se base le développement du système de transport des villes susmentionnées vise avant tout un rééquilibrage des différents modes de transport. La Communauté urbaine de Strasbourg a établi, à cet effet, un ordre de priorité qui met en tête la place du piéton dans la ville, suivie de celle du transport public, celle du vélo et finalement celle de l'automobile. L'objectif de l'agglomération est de ramener ainsi la part de la voiture particulière à 50 % du total des déplacements motorisés et de porter celle des transports collectifs et du vélo à 25 % chacune. Pour ce faire, les orientations prises en matière de transport sont intégrées dans la stratégie même de développement urbain de la ville. À Freiburg, le transport urbain a également été intégré dans l'élaboration d'autres politiques publiques, dont le développement économique et les activités culturelles.

Ces villes ont en l'occurrence développé un réseau de transport collectif organisé de la manière suivante :

- Des axes de transport collectif en site propre⁴⁰ desservent les principaux pôles d'emploi, de commerce et de loisirs, en plus d'orienter le développement urbain le long de leurs parcours (comme à Portland et à Curitiba) ou de soutenir ce dernier (comme à Freiburg et à Strasbourg). À Freiburg, Strasbourg et Portland, c'est un réseau de tramway (système léger sur rail – SLR) qui constitue ces axes structurants; à Curitiba, il s'agit d'un réseau d'autobus express.

En s'inscrivant comme outil d'aménagement et de valorisation des espaces urbains, la valeur et la rentabilité des investissements de ces réseaux rapides de transport collectif ont pu être augmentés. À Portland, cette politique a rapidement porté ses fruits en favorisant les investissements le long du tracé du SLR. Près de 3 milliards de dollars américains ont été investis dans le développement de secteurs où des stations du MAX⁴¹ sont accessibles à pied. Une grande variété de projets a été implantée, incluant des projets de réhabilitation et de redéveloppement urbains⁴².



Le tramway de Portland
Source : www.citymayors.com



L'autobus express de Curitiba
Source : Thomas Locke Hobbs sur le site www.thomaslockehobbs.com

⁴⁰ Un site propre est l'aménagement d'une voie ou d'un espace réservé à un usage spécifique, généralement un transport en commun. Les modes de transports pouvant bénéficier d'un site propre sont l'autobus, le *busway*, le trolleybus et le tramway. Le métro et le train sont quant à eux nécessairement en site propre.

⁴¹ C'est le nom donné au réseau de SLR de la ville de Portland.

⁴² Vivre en ville (2004). *Vers des collectivités viables, de la théorie à la pratique*, Québec.

- Le réseau d'autobus existant a été, quant à lui, réorganisé de façon à compléter le système rapide de transport collectif. À Curitiba, des autobus interdistricts font le lien entre les cinq axes d'autobus express en réalisant un parcours permettant aux usagers de circuler entre les pôles desservis par les axes sans avoir à passer par le centre de la ville. À Freiburg, le réseau d'autobus alimente le SLR en y facilitant l'accès aux personnes qui résident dans des secteurs périphériques.

Dans le développement du système de transport collectif, un soin particulier a par ailleurs été apporté pour faire de son utilisation une expérience agréable. À Strasbourg, les aménagements paysagers réalisés le long de la voie du SLR ont tenu compte de l'identité de chaque quartier. La géométrie des routes et des intersections, l'emplacement et la forme des supports des lignes d'alimentation électrique, le revêtement des quais et des trottoirs, le choix des arbres, l'éclairage et le mobilier urbain ont tous été minutieusement étudiés. Les espaces publics traversés ont été redessinés, notamment en faveur des circulations douces. Des œuvres d'artistes ont été intégrées aux stations de SLR. Une attention particulière a également été portée au design du véhicule afin qu'il s'intègre à la ville.



Aménagements paysagers le long du SLR à Strasbourg
Source : Michel Munger sur le site www.voyages.munger.ca

En matière d'accessibilité, le SLR a été conçu entièrement surbaissé et les autobus ont également été mis aux normes facilitant l'accès pour les personnes à mobilité réduite et celles avec poussette (plancher surbaissé). Les stations de tramway sont dotées de rampes d'accès et les arrêts d'autobus, d'une bordure étudiée de façon à permettre une accessibilité totale depuis la chaussée. Des pierres podotactiles permettent aux aveugles de détecter l'approche du bord du quai. En matière de sécurité, la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS), en appui avec l'agglomération, a pris des mesures privilégiant des dispositifs basés sur la présence humaine. Des agents de prévention et de médiation, que l'association Mediamis met à la disposition de la CTS, vont au devant des éventuels fauteurs de troubles et, par la parole, désamorcent les situations potentiellement conflictuelles. Répartis sur l'ensemble du réseau, ces agents sont également à la disposition des usagers pour des renseignements d'ordre général (tarifs, itinéraires) et contribuent à humaniser le rapport de la CTS avec ses clients. En complément, des agents de prévention et d'intervention auprès des conducteurs et des clients, salariés de la CTS, interviennent en cas d'incident sur le réseau et un système de surveillance vidéo a été installé sur les rames de tramway et lignes d'autobus.

Parallèlement, la complémentarité des différents modes de transport est facilitée de manière à inciter davantage les clients potentiels à utiliser les transports collectifs. Par exemple, les Villes de Strasbourg et de Portland se sont dotées d'espaces de stationnement incitatif pour les automobilistes, en particulier à proximité des stations du réseau rapide de transport collectif. Leur réseau est également accessible aux vélos. À Portland, il est possible de voyager avec une bicyclette sur tous les autobus et les tramways. Aucun permis particulier n'est nécessaire et aucun tarif n'est exigé en sus. Il est également possible de stationner son vélo dans un casier sécuritaire aux diverses stations de MAX. Plus de 200 casiers de vélo sont ainsi disponibles en ville pour un loyer mensuel de 10 dollars américains, avec un dépôt remboursable de 40 dollars américains (pour la clé)⁴³. À Strasbourg, des espaces de stationnement gardés et des points de location de vélo (*vélocation*) ont été mis en place, notamment à proximité des parcs de stationnement du tramway et de la gare de train. Un point de location mobile, installé dans un bus, est aussi mis régulièrement à la disposition des usagers : étudiants, congressistes, parlementaires européens en session à Strasbourg

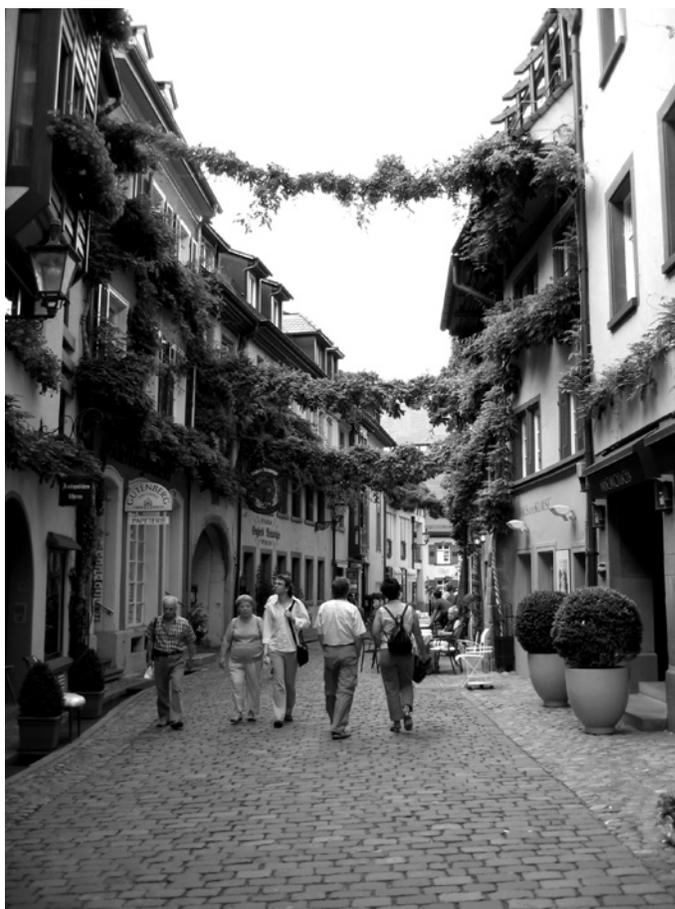
⁴³ Vélo Québec (2004). *Le vélo au centre-ville : le cas de 10 villes en Europe et en Amérique*, Montréal.

par exemple. On peut également retrouver cette complémentarité dans la politique tarifaire du système de transport collectif. À Strasbourg, la société de transport propose différents tarifs permettant de combiner des déplacements en autobus, tramway, train et automobile (par le stationnement incitatif). Un abonnement mensuel spécial a aussi été créé combinant le service de transport collectif et celui d'auto-partage (*Auto'trement*). À Freiburg, une carte environnementale régionale permet aux citoyens d'utiliser l'ensemble des différents réseaux de transport public de la région. C'est une carte qui est transférable et qui donne accès, durant les fins de semaine, à des groupes allant jusqu'à 2 adultes et 4 enfants.

À cela, s'ajoute une offre de produits tarifaires diversifiée. À Portland, par exemple, il est notamment offert des tickets à l'unité valide 2 heures, des carnets de 10 tickets, des cartes à la semaine ou à la moitié du mois, des abonnements mensuels ou annuels avec un tarif réduit pour les jeunes âgés de 7 à 17 ans ainsi que les étudiants, les personnes âgées de plus de 65 ans, les personnes requérant une assistance médicale ou handicapées. Les déplacements à l'intérieur du centre-ville sont par ailleurs gratuits (*Fareless square*). À Strasbourg, un ticket spécial (*SpecialPass*) a été mis en circulation pour les journées de pollution à l'ozone (soit dès le franchissement du niveau 2, dit « de recommandation » – ozone > 180 mg/m³). Celui-ci permet la libre circulation sur le réseau d'autobus et de tramway toute la journée. Les stationnements incitatifs sont également accessibles à ce prix, permettant un aller-retour sur le réseau de tramways. L'offre de tramways est renforcée et les autobus articulés restants sont injectés en lieu et place de certains autobus standards.

Finalement, ces Villes ont implanté un ensemble de mesures en faveur des piétons et des cyclistes, en particulier au niveau de leur centre-ville ou de leur centre historique. La Ville de Freiburg, par exemple, a instauré trois catégories de voies piétonnières dans la vieille ville : un secteur interdit à toute circulation automobile et deux autres où l'accès aux véhicules de livraison à certaines périodes de la journée est permis. C'est ainsi qu'un secteur central de la ville, desservi par le SLR, couvrant un demi-kilomètre², est presque exclusivement réservé aux piétons et aux cyclistes.

La Ville de Curitiba, pour sa part, a développé un réseau de secteurs piétonniers dans son centre-ville qui a entre autres permis de revitaliser les zones commerciales, devenues plus conviviales pour les piétons⁴⁴. Ces secteurs piétonniers se trouvent à proximité d'arrêts d'autobus, facilitant ainsi leur accès par transport collectif. Le plan de déplacements urbains de Strasbourg interdit, quant à lui, le transit automobile par le centre-ville. La circulation est reportée sur les quais et la ceinture des boulevards. Quatre boucles de desserte permettent d'accéder à l'hypercentre sans le traverser.



Un secteur piétonnier dans la vieille ville de Freiburg
Source : Lauren Hilliard, sur le site www.walkableneighborhoods.com

⁴⁴ Vivre en ville (2004). *Vers des collectivités viables, de la théorie à la pratique*, Québec.

Comme ce type d'initiatives peut provoquer une congestion accrue en périphérie des zones concernées, d'autres aménagements ont été apportés pour réguler l'usage de la voiture : réduction du gabarit des voies routières, mise en place de zones 30⁴⁵, réalisation de voies de contournement pour éviter les quartiers d'habitation, traitement prioritaire des cyclistes et des piétons aux intersections clés et création de pistes cyclables. Le trafic automobile est par ailleurs régulé par une politique sévère en matière de stationnement. À Freiburg, les non-résidents n'ont pas le droit de stationner leur voiture dans certains quartiers centraux. Le nombre de stationnements gratuits au bord des rues a aussi été considérablement réduit. La Ville de Strasbourg a appliqué un élargissement du stationnement payant de façon à favoriser la rotation des véhicules, à libérer des places pour les résidents et à encourager le stationnement de courte durée nécessaire à la vie économique et aux achats. Cette action s'est accompagnée d'un allègement significatif du tarif résident. Ces villes ont également développé un important réseau cyclable sur l'ensemble de leur territoire et aménagé divers types de stationnements pour vélos aux endroits stratégiques. En 2001, le réseau cyclable de Portland comptait, par exemple, 450 km de voies. Le développement attendu de ce réseau devrait permettre de trouver une voie cyclable à moins de 8 km à partir de n'importe quelle localisation de la ville. Près de 8 000 espaces de stationnement pour vélos ont été construits, tant pour la courte que la longue durée, près des centres commerciaux, des écoles et des immeubles à appartements.

Il est à souligner que l'application d'une telle stratégie s'est accompagnée, dans la plupart des cas, d'une volonté politique forte et d'un appui préalable de la population, consultée en amont du processus. La population de Portland s'est notamment prononcée, par référendum, sur la mise en place d'une taxe spéciale pour la réalisation du SLR, qui a été acceptée. Le financement de cette stratégie, bien que différant d'une ville à une autre, repose sur un ensemble de contributions d'origines diverses. L'implication de la municipalité et des paliers supérieurs y est cependant importante.

3.2 AUTRES INITIATIVES INTÉRESSANTES

Diverses initiatives ont été menées à travers le monde en matière de transports collectif et actif, dont certaines sont inspirantes au regard des préoccupations soulevées par les jeunes montréalais. En voici quelques exemples.

a. Pour le service de transport collectif

En matière de tarification, des initiatives innovantes ont été menées en faveur des jeunes.

Ville de Paris (France)

Dans la ville de **Paris** (incluant sa région métropolitaine), par exemple, un abonnement annuel a été mis en place, dès 1998, à l'intention des jeunes de moins de 26 ans et en formation (étudiants, collégiens, lycéens ou apprentis) à un prix très avantageux (environ 50 % du prix régulier) : la carte *Imagine « R »*. Cet abonnement permet de se déplacer de façon illimitée dans les zones choisies pendant la semaine et sur toute la région métropolitaine pendant les fins de semaine, jours fériés et petites vacances scolaires (hormis juillet et août). La carte s'accompagne d'un ensemble d'offres spécifiquement conçues pour les jeunes (réductions tarifaires sur des produits de loisirs, bons de réduction d'achat, etc.). Ce produit tarifaire entend améliorer l'image des transports collectifs auprès de la clientèle jeune, dans la perspective de fidéliser un public qui deviendra adulte et donc plus libre de ses choix de modes de transport. Elle vise parallèlement à pallier à la fraude parmi la clientèle jeune, cela pouvant amener d'autres avantages indirects, comme la réduction de situations conflictuelles dans les transports collectifs. Depuis son lancement, la carte *Imagine « R »* a connu un véritable succès, puisque le nombre d'abonnés est passé de 360 000 en 1998 à quelque 600 000 en 2002. Actuellement, ce sont plus de la moitié des étudiants et un peu plus de 20 % des collégiens qui utilisent la carte *Imagine « R »*. Cette opération tarifaire est principalement financée par le ministère de l'Éducation nationale et par le Conseil régional d'Île-de-France.

⁴⁵ En France et en Belgique, une zone 30 délimite un périmètre urbain dans lequel la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h pour tous les véhicules et est accompagnée de dispositifs physiques destinés à réduire la vitesse des véhicules motorisés : ralentisseurs, revêtement différent, etc

Ville de Sherbrooke (Canada)

À **Sherbrooke**, c'est l'université qui a apporté une innovation en la matière. En effet, l'Université de Sherbrooke a instauré, depuis l'automne 2004, en collaboration avec la Société de transport de Sherbrooke, un accès gratuit à l'ensemble du réseau de transport collectif de la ville pour tous les étudiants universitaires. Cette initiative a entre autres été prise en vue de résoudre le problème de stationnement que connaissait l'Université. Au lieu d'investir dans la création de nouvelles places de stationnement, l'Université a choisi d'investir dans le transport collectif, ce qui pouvait lui conférer par ailleurs un attrait additionnel pour les étudiants de l'extérieur, qui composent 80 % de sa clientèle. Il semble que cette initiative a eu plusieurs effets bénéfiques : elle a notamment entraîné une nette hausse de l'achalandage dans les autobus (un étudiant sur cinq ayant abandonné l'usage de son véhicule) et contribué à améliorer l'offre de service au bénéfice de tous les usagers; elle a également permis d'améliorer la répartition du logement étudiant et de distribuer l'impact économique de la présence étudiante sur tout le territoire de la ville; et elle a contribué à accroître la persévérance aux études en diminuant la pression financière liée au transport dans les finances personnelles des étudiants⁴⁶. Pour cette mesure, l'Université de Sherbrooke débourse quelque 900 000 \$ par année.

Villes d'Allemagne, de Suisse et d'Autriche

Dans le même esprit, des initiatives ont été réalisées pour répondre aux besoins de la clientèle jeune concernant le service de nuit. La plupart des agglomérations de taille moyenne (entre 250 000 et 400 000 habitants) d'**Allemagne**, de **Suisse** et d'**Autriche**, par exemple, disposent d'un réseau d'autobus nocturnes, les *Noctambus*. Le modèle d'exploitation qui s'est imposé comme le plus efficace consiste à faire converger des autobus vers une station centrale, en s'arrêtant aux lieux de loisirs fréquentés par les jeunes (discothèques, bars, clubs, etc.). À partir de cette station centrale, un réseau de lignes d'autobus dessert les quartiers résidentiels suburbains et périurbains. Ce service est offert entre minuit et 4 h durant les nuits du vendredi au dimanche. Tous les autobus partent à la même heure selon une fréquence qui est adaptée à l'importance de la demande. Les tarifs varient en fonction des opérateurs et des distances parcourues. Ce système permet d'offrir un lieu d'attente sécuritaire et de garantir

des correspondances pour des déplacements « traversants », d'un quartier à un autre. À Genève, il est également envisagé de développer un « service spécial Noctambus ». Proposé aux organisateurs de manifestations, ce service serait mis en place parallèlement au service courant pour répondre à une affluence particulière lors de concerts, spectacles ou autres.

Le financement de ce service est principalement assuré par les municipalités desservies ainsi que par les ventes des titres de transport. Parfois, des commanditaires contribuent à la pérennisation ou à l'extension des services. La gestion opérationnelle est généralement réalisée par les sociétés de transport locales et l'exploitation des autobus est sous-traitée. En Suisse, par exemple, ce sont souvent les coopératives de taxi qui fournissent véhicules et chauffeurs.

b. Pour les circulations douces (marche et vélo)

De nombreuses initiatives ont été ou sont actuellement menées en vue de favoriser la pratique du vélo et de la marche en ville.

Ville de Vancouver (Canada)

Vancouver apparaît fort intéressante à ce niveau. La Ville a en effet mis en place un programme, le *Greenways Program*, en 1995, qui consiste à implanter un ensemble de corridors pour les piétons et les cyclistes, connectés aux parcs, aux réserves naturelles, aux attractions culturelles, aux sites historiques, aux quartiers de la ville, etc. Ces corridors visent non seulement à offrir davantage d'opportunités de déplacements récréatifs, mais aussi à fournir des chemins alternatifs à travers la ville aux piétons et aux cyclistes. Ces corridors sont généralement implantés partout dans la ville alors que les autres itinéraires cyclables sont concentrés dans les plus importantes zones urbaines denses et les grands lieux de destination, soit le centre-ville péninsulaire. Quand le réseau de *Greenways* sera complété, celui-ci ne devrait pas être à plus de 25 minutes de marche ou 10 minutes à vélo de chaque résidence de Vancouver. Parallèlement, le programme intègre une seconde composante qu'est le *Neighbourhood*

⁴⁶ Télé-Québec, reportage de Pascal Tremblay sur l'initiative de l'Université de Sherbrooke, dans l'émission *La vie en vert*, diffusée le 22 novembre 2006.

Greenways. Il s'agit de réseaux à plus petite échelle, répondant aux besoins locaux identifiés par les résidents d'un quartier. Ces parcours se distinguent par les critères suivants :

- ils sont initiés par les résidents;
- ils relient les lieux d'intérêt locaux tels que les parcs, écoles, librairies, centres communautaires, artères commerciales, places publiques, etc.;
- ils reflètent le caractère local et identitaire du quartier en donnant l'opportunité de valoriser ses attraits par l'ajout d'infrastructures et d'activités dans l'espace public;
- ils consistent en de petits projets, de courts réseaux, qui sont entretenus par la communauté une fois complétés.

Les voies cyclables utilitaires se retrouvent sur les rues, pour la plupart, locales ou résidentielles, parallèles aux artères principales de la ville. Plusieurs voies de circulation présentent également des couloirs partagés bus-vélo. Leur implantation s'est accompagnée de différentes mesures visant à améliorer les conditions de déplacement et la sécurité des cyclistes. Les plus importantes sont la réalisation de mesures d'atténuation de la circulation, l'utilisation de bitume coloré sur la chaussée et d'une signalisation spécifique sur panneau, afin de rendre bien visibles les itinéraires cyclables, ainsi que l'installation de *bike-boxes* ou sas-vélo. Il s'agit d'une zone réservée de la chaussée marquée en rouge et localisée à une intersection. Quand le feu de circulation est au rouge, seuls les cyclistes ont le droit d'entrer dans la zone marquée. Les voitures doivent s'arrêter avant cette zone, à une ligne d'arrêt avancée.

Ville de Lyon (France)

Pour favoriser la pratique du vélo en ville, le **Grand Lyon** a mis à la disposition de ses habitants, depuis 2005, un parc de vélos en libre-service nommés *Vélo'v*. Le plan d'implantation de ce parc a été conçu pour qu'il y ait une station vélo tous les 300 m en moyenne et à moins de 5 minutes à pied l'une de l'autre. Le système compte actuellement 3 000 *Vélo'v* répartis sur 250 stations automatiques. Les stations de vélos se trouvent principalement à proximité des gares et transports en commun, avec une densité renforcée dans les quartiers centraux.

Le service est disponible 7 jours sur 7, 24 heures sur 24. Il est accessible à toute personne âgée de plus de 14 ans détentrice d'une assurance responsabilité civile et d'une carte *Vélo'v*. Deux types de cartes sont offerts aux usagers : la carte de longue durée et celle de courte durée. La première consiste en un abonnement annuel, incluant une caution qui n'est prélevée qu'en cas de non-restitution du vélo au terme d'un délai de 24 h. La seconde est valable 7 jours. Elle est émise dans chaque station, à partir des bornes automatiques, en utilisant sa carte bancaire.



Exemple d'aménagement cyclable à Vancouver
Source : J. Torres.

TARIFICATION POUR L'USAGE DES VÉLO'V								
	Coût de la carte		½ h		1 h		Par heure supplémentaire (24 h max.)	
	€	\$	€	\$	€	\$	€	\$
Carte longue durée	5	7,6	0	0	0,5	0,8	+ 1	+ 1,5
Carte courte durée	1	1,5	0	0	1	1,5	+ 2	+ 3

Source : Ville de Lyon, sur le site www.velov.grandlyon.com

Pour utiliser le service, il suffit de présenter la carte devant le lecteur optique pour activer la borne et saisir son code personnel d'accès *Vélo'v*. L'utilisateur choisit alors un vélo parmi ceux qui sont proposés. Il a ensuite 45 secondes pour prendre le vélo. S'il n'y a plus de vélos disponibles, il est possible, par le biais de la borne, de réaliser une recherche parmi les stations les plus proches d'où on se trouve. Une fois le déplacement effectué, il suffit de restituer le vélo dans n'importe quelle station *Vélo'v*. L'utilisateur doit alors enclencher le vélo sur la borne d'accueil. S'il n'y a pas de place pour déposer le vélo, il est une nouvelle fois possible, par le biais de la borne, de réaliser une recherche pour identifier les places disponibles dans les stations les plus proches. Quinze minutes sont alors offertes pour rejoindre la station souhaitée. Un service de maintenance opère régulièrement pour assurer un bon état des vélos et leur redistribution entre les stations.

3.3 EXEMPLES DE SOURCES DE FINANCEMENT COMPLÉMENTAIRES

La STM connaît des difficultés à maintenir son patrimoine et développer son réseau de transport collectif. Des solutions alternatives doivent être trouvées pour répondre au besoin actuel et futur de financement. Certains exemples étrangers peuvent être considérés en ce sens. En voici quelques-uns.

a. *Priorité dans le financement du transport urbain*

La Ville de **Boulder**, au **Colorado**, a établi dans son plan de transport un ordre de priorité en matière de financement du transport urbain. Celui-ci doit en premier lieu être dédié à l'implantation de voies multimodales caractérisées par des espaces réservés aux cyclistes et des voies prioritaires pour le transport public. Le développement du réseau routier de la ville doit aussi être envisagé de manière à favoriser différents modes de transport et les investissements qui y sont rattachés doivent assurer le maintien ou l'amélioration des modes de transport alternatifs à l'automobile.



Une station Vélo'v à Lyon
Source : Grand Lyon, sur le site www.velov.grandlyon.com

b. Mesures relatives au stationnement

La politique de stationnement apparaît comme un élément clé de la stratégie en matière de déplacements et d'aménagements urbains et un instrument prioritaire pour obtenir un transfert vers les transports collectifs.

À cet effet, plusieurs villes ont implanté des mesures permettant de contrôler le stationnement. À **Copenhague**, au **Danemark**, la politique de stationnement a mené à une hiérarchisation du réseau; des stationnements de courte durée ont été implantés de façon complémentaire aux stationnements de longue durée, auxquels les résidants ont un accès prioritaire. **Amsterdam**, aux **Pays-Bas**, applique aussi des normes sévères pour limiter le stationnement, particulièrement pour les usages qui attirent beaucoup de personnes. Elle impose entre autres des limites concernant le nombre de places de stationnement aménagées pour les places d'affaires localisées près du réseau de transport. Dans les secteurs les mieux desservis par ce dernier, les entreprises ne peuvent aménager plus d'un espace de stationnement pour 10 employés. À Strasbourg, en France, la politique de stationnement s'est accompagnée d'une révision des tarifs.

Les bénéfices générés par les stationnements payants peuvent constituer une source de revenu dédié au transport collectif, tout comme le produit des amendes de circulation. Pour les amendes, le système doit cependant être doté d'un contrôle pointu de façon à ce que les ressources obtenues à ce titre soient suffisamment importantes.

c. Mesure fiscale relative aux entreprises (application provinciale)

En France, la principale source de financement du transport collectif est la taxe sur le transport (le versement de transport) prélevée auprès des entreprises. Chaque institution, publique ou privée, qui emploie plus de neuf employés doit verser cette taxe, calculée d'après la masse salariale totale. Celle-ci se justifie par le fait que, pour soutenir les possibilités d'emploi, il est nécessaire d'avoir des services de transport efficaces. Les recettes de cette taxe sont directement distribuées aux administrations de transport locales qui peuvent les utiliser tant pour leurs dépenses en immobilisation que pour leurs frais d'exploitation.

d. Mécanismes fiscaux relatifs au foncier et à l'immobilier

Il est reconnu que l'implantation d'un réseau de transport collectif a des effets sur la valeur des propriétés foncières et immobilières qui lui sont adjacentes. La taxation de ces plus-values foncières et immobilières auprès des propriétaires est notamment pratiquée :

- aux États-Unis, avec les *special assessments* qui constituent une taxe additionnelle à la *property tax*. Cette pratique courante est réservée aux investissements locaux;
- en Amérique latine, avec la *valorización* ou *contribución de plus valia*. Comme aux États-Unis, cette méthode ne s'applique qu'à de petits investissements. Elle permet de financer différents équipements et ne se limite pas aux transports;
- en Suisse, la contribution de plus-value y consiste à répercuter une part du coût des équipements sur les propriétaires des terrains concernés.

Cette technique équitable pose toutefois des difficultés techniques, en particulier celle de l'évaluation de l'impact et aussi celle de la détermination de l'aire de perception de la redevance, qui donnent lieu à la multiplication des contentieux. La mise en place de telles mesures demanderait donc des études approfondies afin d'en évaluer les conditions de faisabilité, le rendement et les modalités d'application.

Dans le même esprit, les mécanismes fiscaux venant appuyer des politiques d'aménagement du territoire pourraient faire davantage contribuer les opérations foncières et immobilières au financement des politiques de transport induites par ces extensions urbaines, et ce, en cohérence avec les objectifs d'aménagement du territoire et de lutte contre l'étalement urbain.

e. Péage urbain

À la lumière des expériences étrangères, le péage urbain apparaît comme un des instruments au service d'une politique d'organisation des déplacements urbains. Cet outil a été développé en Amérique du Nord et en Asie (le péage urbain a été mis en place pour la première fois à Singapour en 1975), ainsi qu'en Europe, à l'exemple des péages institués à Rome, Londres, Édimbourg, Oslo et tout récemment Stockholm. À **Londres**, par exemple, un péage urbain a été mis en place en février 2003 au cœur de l'agglomération (21 km²). La taxe a été fixée au tarif unique de cinq livres par jour (11,25 \$), par véhicule, entre 7 h et 18 h 30. Les résidents bénéficient de réductions sous conditions. Les recettes sont investies dans le transport public de Londres. Il semblerait que cette mesure ait permis une baisse de trafic de 15 à 18 % et une diminution des temps de transport à l'intérieur de la zone de 30 % et sur les axes principaux menant à la zone, de 20 %. Pour qu'une telle mesure ait un impact positif, il apparaît cependant préférable que l'institution du péage urbain ne se fasse qu'à l'issue d'une large concertation avec les diverses parties prenantes et que ses modalités soient soigneusement étudiées.

f. Partenariat public-privé

Le partenariat public-privé (PPP) est une approche qui peut être pertinente si, et seulement si, des recettes futures sont escomptées. En **Australie**, par exemple, des partenariats public-privé ont bien fonctionné pour la prestation de services (comme l'externalisation de réseaux d'autobus à **Perth** et à **Adélaïde**), mais ils ont été moins efficaces au chapitre de l'infrastructure, où la demande plus basse que prévue et les frais d'utilisation ont miné certains projets. À **Curitiba**, au **Brésil**, les services d'autobus découlent d'un partenariat entre les secteurs public et privé. La gestion du service est réalisée par des organismes rattachés au secteur public tandis que les autobus de la ville appartiennent à des compagnies privées. Celles-ci ont notamment en charge la gestion financière du réseau. En revanche, les revenus du service ne vont pas directement aux entreprises : l'argent recueilli est mis dans un fonds et les compagnies sont payées en fonction des distances parcourues par les autobus. Cette approche permet à la Ville de répondre à des préoccupations comme la sécurité, l'accessibilité et l'efficacité tout en limitant les coûts d'opération.

CHAPITRE 4
RECOMMANDATIONS

EN RAISON DE SES COMPÉTENCES, LA VILLE DE MONTRÉAL A UN RÔLE IMPORTANT À JOUER DANS LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIF ET ACTIF, PAR SES POLITIQUES, SES PLANS ET SON INFLUENCE AUPRÈS DES GOUVERNEMENTS FÉDÉRAL ET PROVINCIAL, AINSI QU'À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE. SES ORIENTATIONS EN LA MATIÈRE RENCONTRENT EN PARTIE LES PRÉOCCUPATIONS DES JEUNES MONTRÉALAIS. LE CONSEIL JEUNESSE DE MONTRÉAL SOUHAITE, PAR LES RECOMMANDATIONS SUIVANTES, SOULIGNER LES INITIATIVES PRISES OU ENVISAGÉES PAR LA VILLE QUI LUI APPARAISSENT ESSENTIELLES AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIF ET ACTIF À MONTRÉAL. IL PROPOSE ÉGALEMENT DES PISTES COMPLÉMENTAIRES DE SOLUTION CONTRIBUANT À MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS EN MOBILITÉ DES JEUNES ET À UNE MEILLEURE VIABILITÉ DU SYSTÈME DE TRANSPORT URBAIN MONTRÉALAIS.

Le Conseil jeunesse de Montréal recommande ainsi :

POUR UNE MEILLEURE VIABILITÉ DU SYSTÈME DE TRANSPORT URBAIN MONTRÉALAIS

1 d'assurer un développement intégré des différents modes de transport, en cohérence avec le développement urbain de la ville et de la métropole

Pour atteindre une meilleure viabilité, la Ville de Montréal doit se doter d'un système de transport qui offre à ses citoyens un choix et des combinaisons variés et intéressants de modes de déplacement. Un effort important de développement doit en ce sens être fait en faveur des transports collectif et actif. Il y a tout lieu de prioriser dorénavant le développement de ces modes de transport et de considérer davantage leur place et leur rôle au sein de l'espace public tout comme dans le développement urbain de la ville et à l'échelon métropolitain.

2 de s'assurer la mise en place d'un cadre financier pérenne pour le transport collectif

Le CjM considère que la Ville de Montréal a un rôle important à jouer quant à la question du financement du service de transport collectif. Comme important partenaire financier de la STM, sa contribution doit être maintenue et refléter ses priorités en matière de transport urbain. La Ville de Montréal peut également intervenir auprès des différents paliers gouvernementaux de façon à obtenir davantage de soutien de leur part. Le CjM appuie à cet effet les démarches entreprises en vue de régionaliser le métro ainsi que la demande formulée dans le Plan stratégique de développement durable auprès du gouvernement du Québec afin qu'il participe au projet de véhicules électriques en libre-service de l'AMT et qu'il détaxe le biodiesel. De nouvelles sources de financement doivent cependant être trouvées et la Ville peut également intervenir en mobilisant, par exemple, des partenaires pour financer les mesures sociales du service de transport collectif, à l'exemple de la Ville de Paris⁴⁷, ou encore en instaurant de nouveaux outils fiscaux comme une taxe sur le stationnement.

⁴⁷ Cf. chapitre 3, point 3.2 a.

3 de conjuguer les efforts de développement des transports collectif et actif à des mesures dissuasives envers l'utilisation de l'automobile

Compte tenu des moyens financiers que le développement du transport collectif requiert, notamment, le CjM croit important que des mesures dissuasives envers l'utilisation de l'automobile soient conjointement mises en place, particulièrement dans le centre-ville de Montréal. De telles mesures permettraient d'influer tant sur l'achalandage du service de transport collectif (comme celles pouvant être appliquées au stationnement) que sur son financement.

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

La Ville de Montréal doit veiller à ce que tous les usagers du domaine public (automobiliste, cycliste, piéton, etc.) puissent cohabiter en toute sécurité. Dans la Charte du piéton, il est mentionné la mise sur pied, à court terme, d'un Bureau de la sécurité routière⁴⁸. Le CjM appuie cette initiative et croit important que ce bureau joue un rôle préventif. Il y aurait ainsi lieu qu'il mène non seulement des interventions sur les points de conflits entre usagers du domaine public, mais aussi qu'il soit impliqué en amont des projets d'aménagement ou de réaménagement de la voirie. Un tel bureau devrait également susciter l'apprentissage d'une meilleure cohabitation, en particulier de la conduite en automobile et à vélo.

Le CjM approuve par ailleurs les démarches réalisées par la Ville de Montréal, et celles en cours, visant la planification d'un réseau cyclable montréalais⁴⁹. Il considère important que ce réseau s'appuie sur des infrastructures cyclables sécuritaires, à l'exemple de Vancouver⁵⁰, et réponde aux besoins reliés à une pratique utilitaire du vélo⁵¹.

5 de faciliter un transfert modal entre les différentes options de transport

À cet effet, le CjM appuie l'initiative :

- d'accroître le nombre de stationnements sécuritaires pour les vélos aux abords des stations de métro, des gares de train et des points de correspondance des lignes d'autobus à fort achalandage;
- d'accroître la capacité et le nombre de stationnements incitatifs.

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

- favoriser un arrimage plus adéquat entre le réseau de transport en commun et le réseau cyclable;
- munir les autobus et les trains de dispositifs permettant d'y loger des bicyclettes.

⁴⁸ Cf. chapitre 2, point 2.2 d.

⁴⁹ Cf. chapitre 2, points 2.1 b et 2.2 a

⁵⁰ Cf. chapitre 3, point 3.2 b.

⁵¹ Cf. chapitre 2, point 2.1 b.

Le CjM propose également :

- de s'inspirer d'initiatives comme celle réalisée à Lyon, où des vélos en libre-service ont été mis à la disposition du public⁵²;
- que la STM développe de nouvelles formules tarifaires permettant d'intégrer plusieurs modes de transport. Il pourrait s'agir, par exemple, d'une tarification englobant le stationnement incitatif et le transport en commun ou encore le service d'auto-partage et le transport en commun. Un ticket spécial, tel qu'offert à Strasbourg, pourrait également être mis en place dans cet esprit pour les journées de pollution à l'ozone.

6 de soutenir le développement d'alternatives à l'auto solo

Le CjM encourage la Ville de Montréal à poursuivre la mise en place de la démarche allégo à l'ensemble de ses services⁵³. Il appuie également l'implantation de voies réservées au covoiturage, aux autobus et aux taxis sur les principaux axes d'accès à l'île de Montréal.

Le Conseil croit également important que la ville centre donne une directive claire aux arrondissements en ce qui a trait à l'allocation d'espaces de stationnement pour les véhicules d'auto-partage⁵⁴. Il y aurait notamment lieu que la mise à disposition de places de stationnement pour les clubs d'auto-partage soit généralisée dans les stationnements ou autres terrains municipaux présentant un emplacement intéressant pour ce service.

La Ville de Montréal devrait également sensibiliser les propriétaires ou les gestionnaires de stationnements intérieurs et extérieurs à réserver des places de stationnement aux utilisateurs du service d'auto-partage et au covoiturage, en particulier au centre-ville. Cette initiative pourrait s'accompagner de la mise en place d'un tarif réduit pour ce type de stationnement. De même, la Ville de Montréal devrait les sensibiliser à implanter des stationnements pour vélos sécuritaires et à l'abri des intempéries. Les institutions scolaires, les secteurs d'emploi et les centres commerciaux devraient être particulièrement visés. Le CjM appuie par ailleurs l'initiative de l'arrondissement Plateau-Mont-Royal concernant sa nouvelle réglementation sur les unités de stationnement pour vélos dans les projets résidentiels⁵⁵. Il encourage la ville centre à valoriser ce genre d'initiatives.

⁵² Cf. chapitre 3, point 3.2 b.

⁵³ Cf. chapitre 2, point 2.2 c.

⁵⁴ Cf. chapitre 2, point 2.1 c.

⁵⁵ Cf. chapitre 2, point 2.2 e.

7 de poursuivre les efforts d'amélioration de l'offre en transport collectif de la STM

Le CjM considère important de mettre en œuvre le Réseau prioritaire montréalais et appuie les initiatives de la STM visant une plus grande efficacité des déplacements ainsi qu'une meilleure accessibilité aux lieux d'études post-secondaires et aux secteurs d'emploi⁵⁶. Le Conseil recommande toutefois :

- de privilégier la mise en place, comme mesure préférentielle, de voies réservées (en site propre) sur les axes structurants de transport collectif de surface, qui desservent les principaux pôles d'emploi et d'études, de commerce et de loisirs;
- de développer davantage de liens entre les arrondissements à l'extrême est et à l'extrême ouest de l'île, qui permettraient en particulier de faciliter l'accès aux zones d'emploi et de services. Le cas échéant, le service pourrait être offert à travers un réseau de minibus ou de taxis collectifs.

Le CjM estime également nécessaire d'améliorer le niveau de service du réseau de transport collectif et encourage en ce sens les initiatives mises de l'avant par la STM⁵⁷. En ce qui a trait au service de nuit, le Conseil propose de s'inspirer du réseau d'autobus nocturnes *Noctambus*, que l'on retrouve dans plusieurs villes d'Allemagne, de Suisse et d'Autriche⁵⁸. Le système appliqué apparaît au CjM d'autant plus intéressant qu'il permet un temps d'attente plus sécuritaire pour les usagers de ce service.

Les outils d'information de la STM auprès des usagers, en particulier le calculateur de trajets *Tous azimuts*, devraient par ailleurs être davantage promus et diffusés, étant des aides précieuses pour les usagers pour planifier et optimiser leurs déplacements.

8 d'assurer un accès abordable au service de transport collectif de la STM

Le CjM souhaite exprimer son inquiétude face à la diminution prévue du rabais aux tarifs réduits. Cette mesure se répercutera nécessairement sur la mobilité des jeunes montréalais. Dans cette perspective, on peut également douter d'un éventuel élargissement du tarif réduit aux étudiants de plus de 25 ans, tel qu'il a été recommandé antérieurement par le CjM. Le Conseil recommande fortement à la Ville de Montréal ainsi qu'à la STM d'assurer un accès abordable au service de transport collectif pour les jeunes montréalais, en établissant, par exemple, des partenariats avec le ministère de l'Éducation et celui de la Santé.

⁵⁶ Cf. chapitre 2, point 2.2 b.

⁵⁷ *Ibid.*

⁵⁸ Cf. chapitre 3, point 3.2 a.

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

À cet effet, le CjM propose :

- d'améliorer le service d'autobus accessible de façon à pallier les contraintes liées au service de transport adapté concernant la planification des trajets et la gestion d'imprévus. Il s'agirait, par exemple, de résoudre le problème de gel du système d'embarquement au cours de la période hivernale;
- de collaborer avec les clubs d'auto-partage pour offrir un service de véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite;
- de renforcer la formation des chauffeurs de taxi dont la compagnie est au service du transport adapté ainsi que des chauffeurs d'autobus et d'assurer un suivi en la matière.

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

10 de réaliser une étude plus approfondie sur la problématique soulevée par des jeunes usagers du transport collectif (le groupe des 12-16 ans)

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

FINALEMENT, LE CjM ENCOURAGE LA VILLE DE MONTRÉAL À S'ENTOURER DE PARTENAIRES COMME ÉQUITERRE, LE CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL, LA DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE DE MONTRÉAL OU ENCORE VÉLO QUÉBEC, DONT L'EXPERTISE PEUT LUI ÊTRE UTILE DANS SES EFFORTS DE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIF ET ACTIF.

C O N C L U S I O N

Le développement des modes de transport collectif et actif s'avère primordial pour une ville comme Montréal qui entend résolument se tourner vers une gestion durable de son développement. Qui plus est, en priorisant ces modes dans son système de transport urbain, la Ville de Montréal favorise la mobilité des jeunes montréalais, ce qui, comme nous l'avons vu, joue un rôle important dans leur cheminement même au sein de la société.

Les préoccupations soulevées par les jeunes montréalais en matière de transports collectif et actif rendent compte non seulement des besoins ressentis en matière de mobilité, mais aussi de l'intérêt porté à utiliser davantage des modes de déplacement plus responsables vis-à-vis de leur environnement. La manière dont les jeunes montréalais conçoivent d'ailleurs la viabilité dans le transport urbain à Montréal répond à un certain nombre de leurs besoins en mobilité.

Les orientations de la Ville de Montréal à cet effet répondent en partie aux préoccupations des jeunes montréalais puisqu'elle entend favoriser le développement des transports collectif et actif dans son plan de transport, en cours d'élaboration. Cette démarche est fort encourageante et le Conseil jeunesse de Montréal souhaite qu'elle puisse se concrétiser dans un futur proche. Dans un tel cas, il apparaît cependant crucial de trouver une solution adéquate au contexte financier de la STM sans que cela n'entraîne une contribution accrue des jeunes usagers du transport collectif.

Par le biais de cet avis, le CjM souhaite transmettre aux élus municipaux et aux représentants de l'administration le point de vue des jeunes montréalais en matière de transport urbain et espère avoir fourni des pistes de solution inspirantes en vue de mieux répondre aux besoins en mobilité des jeunes et à une meilleure viabilité du système de transport montréalais. Le Conseil désire finalement que la Ville de Montréal, conformément à l'importance de son statut au Québec, devienne un leader et un exemple par la viabilité de son système de transport urbain.

R E S S O U R C E S U T I L I S É E S

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE MONTRÉAL, DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE (2006). *Le transport urbain, une question de santé*, Montréal, 132 p.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (2003). *Portrait des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal, édition 2003*, Montréal, 76 p.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (2003). *Plan stratégique de développement du transport métropolitain. Maintenant vers 2012. Une vision intégrée des transports collectifs pour une région métropolitaine solidaire, attrayante, compétitive et viable*, document synthèse, Montréal, 40 p.

ALLEMAND S., F. ASCHER ET J. LÉVY (dir.) (2004). *Les Sens du mouvement*, Belin, Paris, 336 p.

BONNET M. ET P. AUBERTEL (dir.) (2006). *La ville aux limites de la mobilité*, PUF, Paris, 316 p.

(SECOR POUR LA) CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN (2004). *Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*, Montréal, 35 p.

COLLOQUE GART-DEXIA CREDIT LOCAL (14 juin 2005). *Quelles solutions pérennes pour le financement des transports publics?*, Actes du colloque, Paris, 40 p. [<http://www.gart.org/tele/financement14062005/actes.pdf>]

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2005). *Bâtir une communauté responsable : optimiser le transport en commun dans la CMM. Un projet de décentralisation de la CMM*, Montréal, 18 p.

COMMUNAUTO (2005). *L'automobile libre-service dans le Plan de transport de la Ville de Montréal*, mémoire, Montréal, 35 p.

CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE MONTRÉAL (2005). *Innovier pour se développer. Plan quinquennal de développement 2005-2010*, Montréal, 56 p.

CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE MONTRÉAL (2005). *Mémoire sur le financement du transport en commun pour Montréal*, Montréal, 24 p.

CONSEIL JEUNESSE DE MONTRÉAL (2005). (514) *Génération 18-30 ans*, Montréal, 62 p.

CONSEIL JEUNESSE DE MONTRÉAL (2005). *Favoriser les saines habitudes de vie chez les jeunes montréalais*, Montréal, 46 p.

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL (2006). *Mémoire sur la Charte du piéton de Montréal*, Montréal, 13 p.

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL (2005). *Mémoire sur le Plan de transport de Montréal, Portrait et diagnostic*, Montréal, 10 p.

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL (2003). *8 principes pour construire la ville du transport durable*, Montréal, 51 p.

COUR DES COMPTES (avril 2005). *Les transports publics urbains*, rapport au président de la République suivi des réponses des administrations et des organismes intéressés, Paris, 280 p. [<http://lesrapports.ladocumentationfrancaise.fr/BRP/054000270/0000.pdf>]

DE SINGLY, F. (2002). *La Liberté de circulation de la jeunesse*, commentaire des résultats d'un sondage – « Les jeunes et leurs modes de déplacement en ville » – réalisé à l'intention de l'Institut pour la ville en mouvement, Paris, 29 p.

ÉQUITERRE (2006). *Rapport annuel 2005*, Montréal, 20 p.

KAUFMANN V. ET M. FLAMM (2002). *Famille, temps et mobilité : État de l'art et tour d'horizon des innovations*, recherche réalisée à l'intention de la CNAF et de l'Institut pour la ville en mouvement, Paris, 62 p.

LE BRETON, E. (2005). *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Armand Colin, Paris, 247 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2006). *La politique québécoise du transport collectif*, document synthèse, Québec, 8 p.

SCHOLLAERT U., COMMISSION EUROPÉENNE (2002). *Villes d'enfants, ville d'avenir*, Office des publications officielles des Communautés européennes, Luxembourg, 62 p.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL (2006). *Rapport annuel 2005*, Montréal, 65 p.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL (2004). *Plan stratégique de développement du transport en commun 2004-2013*, Montréal, 44 p.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL (2004). *Plan d'affaires 2004-2008. Investir dans notre avenir*, Montréal, 31 p.

SOMMET DE MONTRÉAL (juin 2002). *Proposition finale de l'Atelier 1.4, Développement des infrastructures stratégiques de transport*, Montréal, 8 p.

TABLE DE CONCERTATION JEUNESSE DE L'OUEST-DE-L'ÎLE (2006). *Portrait des jeunes de l'ouest de l'île*, Montréal, 95 p.

VÉLO QUÉBEC ASSOCIATION (2005). *Étude publique du portrait et des diagnostics du Plan de transport de Montréal, les observations de Vélo Québec*, Montréal, 8 p.

VÉLO QUÉBEC ASSOCIATION (2005). *Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville de Montréal*, Montréal, 7 p.

VÉLO QUÉBEC ASSOCIATION (2004). *Le vélo au centre-ville : le cas de 10 villes en Europe et en Amérique*, Montréal, 48 p.

VILLE DE MONTRÉAL (2006). *Charte du piéton*, document de consultation, Montréal, 45 p.

VILLE DE MONTRÉAL (2005). *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*, Montréal, 116 p.

VILLE DE MONTRÉAL (2006). *Bilan 2005, Plan d'action de la phase de démarrage 2005-2006*, 123 p.

VILLE DE MONTRÉAL (2005). *Plan de transport, vision et objectifs*, Montréal, 44 p.

VILLE DE MONTRÉAL (2005). *Plan de transport, portrait et diagnostic*, Montréal, 103 p.

VILLE DE MONTRÉAL (2005). *Note technique 3.1, Plan de transport : Analyses de la STM sur la mobilité des Montréalais*, Montréal, 67 p.

VILLE DE MONTRÉAL (2004). *Plan d'urbanisme, Partie I – Les éléments pan-montréalais*, Montréal, 278 p.

VIVRE EN VILLE (2004). *Vers des collectivités viables, de la théorie à la pratique*, Québec, 637 p.

DONNÉES STATISTIQUES

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (2003). *Enquête Origine-Destination 2003*.

ENTREVUES

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, M. Yves Phaneuf, chargé de projet, Service de planification et développement, le 16 octobre 2006.

CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE MONTRÉAL, Virginie Zingraff, agente de développement Environnement et développement durable, et Louis-David Dugal, agent de développement, Transports, le 27 septembre 2006.

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL, André Porlier, responsable du dossier Transport, le 3 octobre 2006.

COMMUNAUTO, Marco Viviani, responsable Développement et relations publiques, le 8 novembre 2006.

DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE DE MONTRÉAL, Patrick Morency, médecin-conseil, Environnement urbain et santé, le 31 octobre 2006.

ÉQUITERRE, Anny Létourneau, coordonnatrice du programme Transport écologique, 11 octobre 2006.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL, André Arbic, directeur, Planification et développement, le 6 novembre 2006.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL, Michel Tremblay, conseiller corporatif, Planification et développement, le 21 décembre 2006.

TRANSPORT 2000 QUÉBEC, Normand Parisien, directeur, le 23 octobre 2006.

VÉLO QUÉBEC, Denise Babin, adjointe à la présidente-directrice générale, le 18 octobre 2006.

VILLE DE MONTRÉAL, SERVICE DES INFRASTRUCTURES, TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT, François Major, chef d'équipe et conseiller en aménagement, et Michel Bédard, conseiller en aménagement, le 19 octobre 2006.

VILLE DE MONTRÉAL, Marcel Cajelait, conseiller en développement communautaire, responsable du dossier Sécurité urbaine, Service du développement culturel, de la qualité du milieu de vie et de la diversité ethnoculturelle, le 10 octobre 2006.

RESSOURCES ÉLECTRONIQUES

COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG, SUR LES SITES :

<http://www.strasbourg.fr/StrasbourgFr/FR> (30 novembre 2006)

<http://www.cts-strasbourg.fr/cts2.html> (30 novembre 2006)

CITY OF PORTLAND, SUR LES SITES :

<http://www.portlandonline.com/transportation/index.cfm?c=39112> (1^{er} décembre 2006)

<http://www.trimet.org/fares/index.htm> (1^{er} décembre 2006)

Radio-Canada, reportage de Marie-France Abastado sur la ville de Portland, dans *Dimanche Magazine*, diffusé le 16 octobre 2005, et disponible sur le site : <http://www.radio-canada.ca/radio/indexPC.html> (1^{er} décembre 2006)

CITY OF VANCOUVER, SUR LES SITES :

<http://vancouver.ca/engsvcs/transport/cycling> (4 décembre 2006)

<http://vancouver.ca/engsvcs/streets/greenways> (4 décembre 2006)

TRANSPORT CANADA, SUR LE SITE :

<http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/leconspourlecanada.htm> (5 décembre 2006)

GRAND LYON, SUR LES SITES :

<http://www.grandlyon.com/Velo-v.1503.0.html> (6 décembre 2006)

www.velov.grandlyon.com (6 décembre 2006)

<http://www.noctambus.ch/accueil.htm> (6 décembre 2006)

UNIVERSITÉ DE SHERBROOKE, SUR LE SITE :

<http://www.usherbrooke.ca/> (6 décembre 2006)

Télé-Québec, reportage de Pascal Tremblay sur l'initiative de l'Université de Sherbrooke, dans l'émission *La vie en vert*, diffusée le 22 novembre 2006 et article disponible sur le site :

<http://www.telequebec.tv/sites/vert/archives> (6 décembre 2006)

CITY OF AMSTERDAM, SUR LE SITE :

<http://www.amsterdam.info/transport/bike-rentals/> (6 décembre 2006)

ANNEXE

MÉTHODOLOGIE APPLIQUÉE AUX GROUPES DE DISCUSSION (*FOCUS GROUPS*)

1 Animation des entrevues de groupe

- *Type d'animation*

Entrevue semi-directive

- *Grille d'entrevue*

Introduction (résumé de l'objectif de la rencontre, participation attendue, temps alloué, caractère anonyme des discussions, enregistrement des discussions et son utilité, etc.)

PHASE DE PRÉSENTATION

Tracez, sur la carte, vos différents trajets réalisés dans une journée type du quotidien à Montréal.

Tour de table : les participants se présentent à travers la représentation de leur journée type, qui illustre leurs habitudes de déplacement.

À mentionner : la(les) destination(s), le(s) mode(s) de transport utilisé(s), si vous êtes généralement seul ou accompagné, etc. Précisez s'il y a une différence entre la belle saison et l'hiver.

Questions complémentaires :

Stationnement départ/arrivée

Raisons qui expliquent le chemin emprunté plutôt qu'un autre

Raisons utilisation ou pas aménagements spécifiques (tq piste cyclable)

PHASE D'ÉCHANGE SUR LA MOBILITÉ DES JEUNES

1. Vous est-il possible de réaliser ces destinations à partir d'autres modes de transport?

1a. Si, pour certains, la réponse est oui : qu'est-ce que vous appréciez chez les modes utilisés que vous ne retrouvez pas chez les autres?

1b. Si, pour d'autres, la réponse est non : si vous aviez d'autres choix de transport, vous déplaceriez-vous autrement? Qu'est-ce que cela changerait pour vous?

Recueillir l'ensemble des points de vue.

Proposer aux participants de définir les principaux facteurs (avantages/inconvénients) qui, à leurs yeux, influencent leur utilisation de tel ou tel mode de transport. Les transcrire sur *paper-board*.

2. Est-ce qu'actuellement les moyens de transport dont vous disposez vous permettent de vous déplacer où vous voulez, comme vous voulez, quand vous voulez, etc.?

2a. Si, pour certains, la réponse est non : qu'est-ce qui ne le permet pas?

Recueillir l'ensemble des points de vue (y compris ceux non concernés par la question 2a).

Proposer aux participants de définir les principaux facteurs qui, à leurs yeux, influencent leur niveau de mobilité. Les transcrire sur *paper-board*.

PHASE D'ÉCHANGE SUR LES TCA ET LES JEUNES

Jusqu'à présent, nous avons discuté sur la manière dont vous vous déplacez et sur les limites possibles à votre mobilité. Maintenant, nous allons poursuivre la discussion en considérant les modes de transport dans une perspective de développement durable. Pour cela, commençons par définir ce terme...

3. Que signifie pour vous le terme développement durable (en ce qui a trait au transport)?

Recueillir l'ensemble des points de vue.

Proposer aux participants de définir les principaux critères qui caractériseraient, à leurs yeux, le transport dans une perspective de développement durable. Les transcrire sur *paper-board*.

4. Est-ce que la manière dont vous vous déplacez actuellement correspond, selon vous, à tout ce que l'on vient de dire?

4a. Si, pour certains, la réponse est non : y aurait-il des choses qui devraient être changées, améliorées ou développées pour atteindre ces critères?

Recueillir l'ensemble des points de vue.

Proposer aux participants de relever les principales propositions qui font consensus au sein du groupe. Les transcrire sur *paper-board*.

Conclusion (demander si, à leurs yeux, il faudrait poser une autre question qui aurait été pertinente, la poser, demander s'il y a des questions/commentaires, remerciement et invitation au lancement de l'avis, etc.)

2 Recrutement des participants

Les ressources qui ont été utilisées pour le recrutement sont les suivantes :

- *Café jeunesse*
- *Carrefour communautaire de Rosemont–L’entre-gens*
- *Carrefour jeunesse-emploi Ahuntsic-Bordeaux-Cartierville*
- *Carrefour jeunesse-emploi Anjou–Saint-Justin*
- *Carrefour jeunesse-emploi Bourassa-Sauvé*
- *Carrefour jeunesse-emploi Centre-Sud/Plateau-Mont-Royal/Mile End*
- *Carrefour jeunesse-emploi Côte-des-Neiges*
- *Carrefour jeunesse-emploi LaSalle*
- *Carrefour jeunesse-emploi Marquette*
- *Carrefour jeunesse-emploi Mercier*
- *Carrefour jeunesse-emploi sud-ouest de Montréal*
- *Carrefour jeunesse-emploi Verdun*
- *Caserne 18-30*
- *Centre communautaire de loisirs de la Côte-des-Neiges*
- *Centre de recherche et d’action pour le bien-être environnemental (CRABE)*
- *Centre des jeunes LaSalle*
- *Centre des jeunes L’escale*
- *Centre des jeunes Saint-Sulpice*
- *Centre éducatif communautaire René-Goupil*
- *Éco-quartier Ahuntsic*
- *Éco-quartier de la Pointe-aux-Prairies*
- *Éco-quartier Longue-Pointe*
- *Ex aequo (organisme de soutien aux personnes ayant une déficience motrice)*
- *L’Antre-Jeunes de Mercier-Est*
- *La 20taine*
- *La Piaule, local des jeunes*
- *Les scouts du Montréal métropolitain*

- *Maison de jeunes La Galerie*
- *Maison de jeunes L'espace-temps*
- *Maison des jeunes Côte-des-Neiges*
- *Maison des jeunes l'Escampette*
- *PARI Saint-Michel*
- *Projet Ma place au soleil (responsable : Mustapha Trari)*
- *Pro-Vert Sud-Ouest*
- *Regroupement des usagers du transport adapté (RUTA)*
- *Société de développement environnemental de Rosemont*
- *YMCA Centre-ville*
- *YMCA Du Parc*
- *YMCA Hochelaga-Maisonneuve*
- *YMCA Notre-Dame-de-Grâce*
- *YMCA Pointe-Saint-Charles*
- *YMCA Saint-Laurent*

3 Réalisation des entrevues de groupe

Cinq entrevues de groupe ont été réalisées :

- *le pré-test, le 24 août 2006, a été inclus à l'analyse : la grille d'entrevue n'ayant pas été modifiée suite à sa réalisation, les données ressorties lors des discussions avaient lieu d'être conservées et utilisées.*

Il s'est composé de 4 participantes âgées de 17 à 30 ans : 2 étudiantes et 2 travailleuses, dont 2 résident dans des quartiers centraux de Montréal (Saint-Michel et Côte-des-Neiges) et 2 dans des quartiers plus éloignés (Saint-Laurent et Mercier-Ouest).

- *un groupe de discussion de jeunes âgés de 12 à 16 ans, le 12 septembre 2006.*

Il s'est composé de 7 participants, tous étudiants, dont 5 résident dans des quartiers centraux de Montréal (Outremont, Petite-Patrie) et 2 dans des quartiers plus éloignés (Saint-Léonard).

- *un groupe de discussion de jeunes âgés de 17 à 25 ans, le 13 septembre 2006*

Il s'est composé de 3 participants : 1 étudiant et 2 travailleurs (dont une personne à mobilité réduite), les 3 résident dans des quartiers centraux de Montréal (Notre-Dame-de-Grâce, Ville-Marie et Petite-Patrie).

- *un groupe de discussion de jeunes âgés de 26 à 30 ans, le 21 septembre 2006*

Il s'est composé de 3 participants : 1 étudiant et 2 travailleurs (dont une personne à mobilité réduite), dont 1 réside dans un quartier central de Montréal (Plateau-Mont-Royal) et 2 dans des quartiers plus éloignés (Saint-Laurent et Villeray).

- *Un groupe de discussion de jeunes âgés de 17 à 30 ans, le 25 octobre 2006*

Il s'est composé de 8 participants (4 de 17-25 ans et 4 de 26-30 ans) : 6 étudiants et 2 travailleurs, dont 7 résident dans des quartiers centraux de Montréal (Plateau-Mont-Royal, Outremont, Sud-Ouest, Centre-Sud, Ville-Marie, Côte-des-neiges) et 1 dans un quartier plus éloigné (Verdun).

