

Mémoire du Forum jeunesse de l'île de Montréal sur le Schéma
d'aménagement et de développement de Montréal

Pour une ville à échelle humaine

Présenté à la Commission sur le schéma d'aménagement et de
développement de Montréal

Montréal, le 05 novembre 2014



Économie sociale Communautés culturelles
Éducation Participation électorale Culture
Égalité Engagement citoyen Réseau cyclable
Environnement Employabilité Sports et
loisirs Relève Diversité Agriculture urbaine
Transport en commun Persévérance scolaire

TABLE DES MATIÈRES

LE FORUM JEUNESSE DE L'ÎLE DE MONTRÉAL	3
I – POUR DES MILIEUX DE VIE CONVIVIAUX, VERTS ET VIVRIERS	4
<i>Offre d'habitations abordables et diversifiées</i>	4
<i>Toits verts</i>	5
<i>Plages urbaines</i>	6
<i>Milieus naturels et zone agricole</i>	6
<i>Agriculture urbaine</i>	6
II - POUR QUE LE TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF DEVIENNE UNE VÉRITABLE	
ALTERNATIVE	8
<i>Part modale du transport collectif</i>	8
<i>Financement du transport collectif</i>	9
<i>Part modale du transport actif</i>	12
<i>Sécurisation du transport actif</i>	13
<i>Révision du code de sécurité routière</i>	13
CONCLUSION	14
SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS DU FORUM JEUNESSE DE L'ÎLE DE MONTRÉAL	15

LE FORUM JEUNESSE DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

Actif depuis près de quinze ans dans de nombreux projets réalisés par et pour les jeunes et porteur de nombreuses recommandations, le Forum jeunesse de l'île de Montréal (FJÎM) est un organisme de concertation de la Conférence régionale des élus de Montréal représentant des centaines d'organisations jeunesse montréalaises. Son conseil est composé de vingt-sept jeunes représentants élus issus des milieux socioéconomique, sociocommunautaire, étudiant, des arts et de la culture, de l'environnement ainsi que des sports et loisirs. Le FJÎM et ses partenaires conjuguent leurs efforts en vue d'améliorer le bien-être des jeunes Montréalaises et Montréalais et d'encourager leur participation citoyenne.

Depuis sa création en 2000, le Forum jeunesse coordonne des projets, défend les intérêts et porte la voix des jeunes âgés de 12 à 30 ans, notamment par la réalisation de lettres ouvertes, de mémoires et de plateformes électorales. Le FJÎM porte un intérêt particulier aux enjeux régionaux, tels que l'habitation, le transport et l'environnement. Très actif dans ces dossiers, il concentre ses efforts à faire valoir le point de vue des jeunes Montréalaises et Montréalais auprès des décideurs. Au fil du temps, le Forum jeunesse a ainsi développé une expertise et contribué à un certain nombre de consultations publiques portant sur l'aménagement en milieu urbain.

Le FJÎM s'est notamment prononcé sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM, le Plan de développement de Montréal et le Programme particulier d'urbanisme du Quartier latin. Il participe actuellement à la consultation sur le réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest. Les recommandations présentées dans ce mémoire sont le fruit d'une réflexion commune des jeunes Montréalaises et Montréalais étalée sur plusieurs années.

Les jeunes représentants élus du FJÎM souhaitent profiter de cette présente consultation pour porter à l'attention des décideurs la vision qu'ils ont de l'aménagement et du développement de leur ville. Conscients que le nouveau Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de Montréal guidera le développement de l'agglomération pour les 10-20 prochaines années, ils se sentent particulièrement interpellés par les orientations qu'il propose. Ils sont spécialement préoccupés par l'exode des jeunes familles, la protection de l'environnement en milieu urbain, la qualité de vie en général, le sous-financement du transport collectif de même que le transport actif. La vision des membres du FJÎM pour le développement de l'agglomération s'articule ainsi autour de deux grandes thématiques :

- ◇ Pour des milieux de vie conviviaux, verts et vivriers
- ◇ Pour que le transport collectif et actif devienne une véritable alternative

Le Forum jeunesse espère vivement que la Commission sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal saura considérer ces demandes avec attention, car après tout, ce sont les jeunes Montréalaises et Montréalais d'aujourd'hui qui habiteront et vivront le Montréal de demain.

I – POUR DES MILIEUX DE VIE CONVIVIAUX, VERTS ET VIVRIERS

Dans leur déclaration 2010-2015, intitulée *Le Montréal de ma génération*, les jeunes Montréalaises et Montréalais rêvent d'une ville verte et à échelle humaine, qui permet aux citoyennes et citoyens de s'approprier leur milieu de vie et qui encourage l'engagement de toutes et tous dans la communauté. Cette vision qu'ils ont de la ville idéale s'organise essentiellement autour de deux grandes idées. Elle réside, d'une part, dans une offre d'habitations abordables diversifiée et d'autre part, dans un milieu de vie sain et convivial, où la nature et l'agriculture urbaine occupent une place importante dans la vie des citoyens.

Offre d'habitations abordables diversifiée

La rétention des familles de la classe moyenne à Montréal constitue un enjeu majeur pour maintenir la vitalité de la métropole. Depuis plusieurs années, les jeunes se disent particulièrement préoccupés par la question de l'accès à des logements de même qu'à des propriétés abordables. En effet, les pressions à la hausse sur les coûts d'habitation de même que l'accroissement, au fil des ans, de la valeur foncière des immeubles à Montréal rend très difficile l'accès au logement et à la propriété pour un nombre toujours croissant de personnes, notamment pour les jeunes et les jeunes familles montréalaises.

C'est d'ailleurs au moment d'acquérir une première propriété et de fonder une famille que les jeunes adultes sont le plus enclins à quitter la ville. En effet, Montréal perd des familles au bénéfice de ses municipalités voisines à un rythme annuel de plus de 20 000 habitants depuis 2002-2003, et de façon très marquée chez les 25-44 ans¹. Il s'agit là d'une problématique majeure en ce sens qu'elle menace l'équilibre social, démographique et économique de l'agglomération. Or, bien que l'on tente d'apporter des solutions à ce problème depuis plusieurs années, les programmes d'accès à la propriété actuels visant la rétention des jeunes et jeunes familles sur l'île demeurent mal adaptés à leurs besoins.

À ce titre, le FJÎM souhaite souligner à la commission quelques éléments d'importance qui sont à considérer lorsque vient le temps de développer des projets d'habitations abordables, soit la mixité sociale, le sentiment d'appartenance à son quartier et le droit au maintien dans son milieu de vie. En effet, il ne suffit pas de construire des logements abordables ou des maisons unifamiliales dans les secteurs vacants à urbaniser, il faut aussi en faire une répartition équilibrée sur le territoire pour que les familles puissent demeurer dans le quartier de leur choix et contribuer à la vie de quartier en compagnie de différents groupes socioéconomiques.

Le Forum jeunesse considère par ailleurs important que l'agglomération veille à consolider ses partenariats avec les gouvernements en vue d'offrir aux jeunes familles des mesures incitatives, comme des congés de taxes foncières la première année. Mais il encourage également les décideurs à envisager de nouvelles formules innovantes de soutien à l'accès à la propriété, par exemple, *Vivacité Montréal*. Cette société immobilière équitable propose une offre bien spécifique d'accession à la propriété, laquelle se démarque par son modèle à capitalisation partagée (entre le propriétaire

¹ INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, *les soldes migratoires par région administrative au Québec (2011-2012)*.

et la collectivité) et permet de développer un parc immobilier de propriétés perpétuellement abordables.

À cet effet, il va sans dire que l'agglomération doit faire preuve d'une volonté politique claire tant dans ses investissements que dans son exercice réglementaire afin que les règlements de zonage, de constructions résidentielles de même que l'émission des permis de construction permettent véritablement de répondre aux besoins des jeunes familles et d'accroître l'offre d'habitations abordables diversifiée à Montréal.

À ce sujet, le FJÎM émet les recommandations suivantes à la Commission sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal :

- ◇ Assurer le respect des principes de mixité sociale, de sentiment d'appartenance à son quartier et de droit au maintien dans son milieu de vie dans tous projets de développement d'habitations abordables;
- ◇ Assurer une répartition aussi équilibrée que possible des logements abordables sur l'ensemble du territoire pour permettre aux familles de demeurer dans le quartier de leur choix;
- ◇ Appuyer de nouvelles formules innovantes de soutien à l'accès à la propriété, tels que les modèles à capitalisation partagée;
- ◇ Adopter une vision claire d'un développement résidentiel qui répond véritablement aux besoins des familles.

Un milieu où il fait bon vivre et grandir, c'est également un milieu où le contact des citoyens avec la nature est privilégié. En ce sens, les jeunes représentants élus du FJÎM font depuis longtemps la promotion des initiatives de conservation de la nature, de verdissements et d'appropriation citoyenne des espaces publics dans les quartiers de Montréal.

Toits verts

Les toits verts en sont un exemple. En effet, le FJÎM rêve de voir ce concept implanté massivement sur les toits de l'île. Composés d'une membrane imperméable et d'une fine couche de terre permettant à la végétation de s'installer, les toits verts offrent plusieurs avantages indéniables : protection du véritable toit contre les intempéries (donc durée de vie prolongée), absorption de l'eau de pluie, diminution des îlots de chaleur (dans la ville, mais aussi de la chaleur à l'intérieur des édifices l'été) et possibilité d'utilisation pratique, tel que promu par le Santropol Roulant et les Fermes Lufa. De l'avis du Forum jeunesse, le projet de SAD devrait explicitement citer et favoriser de telles initiatives de toits verts, qui en plus de leurs effets bénéfiques au niveau environnemental ont une portée sociale.

Plages urbaines

Montréal a également le privilège de baigner en plein cœur du Saint-Laurent. Elle doit se prévaloir bien davantage de ce caractère insulaire. Il y a longtemps que les jeunes Montréalaises et Montréalais demandent à ce que les berges et le fleuve soient rendus accessibles à la population afin que celle-ci investisse ces lieux, été comme hiver. Le FJÎM est ravi de constater que le projet de SAD considère le caractère culturel des berges de l'île de Montréal et leur potentiel en termes de parcours riverains (circuits cyclables ou piétonniers). Il aimerait toutefois y retrouver aussi la possibilité de développer des plages sur le pourtour de l'île. Pour l'instant, Montréal ne compte que trois plages publiques (Parc Jean-Drapeau, Centre de plein air du cap Saint-Jacques et Parc-nature du Bois-de-l'île-Bizard), alors qu'il en existe 9 à Vancouver et 11 à Toronto.

Milieus naturels et zone agricole

Montréal a, par ailleurs, la chance de disposer de milieux naturels riches en biodiversité et la particularité de compter sur une zone agricole toujours active sur son territoire. De l'avis du Forum jeunesse, cette richesse doit demeurer protégée, ne serait-ce que pour l'accès direct qu'elle offre aux citoyens à la nature et la vie agricole. Le projet de SAD, tel que présenté actuellement, comprend cependant certaines incohérences à ce sujet. En effet, les boisés entourant la zone agricole permanente dans l'Ouest de l'île sont ciblés comme étant des secteurs à construire.

Dans un contexte où l'agglomération s'engage à accroître à 8 % la part des surfaces terrestres protégées sur le territoire, le FJÎM considère contradictoire que le projet de SAD envisage urbaniser ces dits milieux naturels. Cette pression qui persiste sur la zone agricole est dangereuse et devrait être évitée, d'autant plus que ces boisés et ces rivières limitrophes à la zone agricole permanente sont visés par des objectifs de conservation. Pour que le SAD reflète ses valeurs de développement durable, le secteur à construire dans l'Ouest de l'île devrait être revu à la baisse et protéger les zones limitrophes à la zone agricole permanente.

Agriculture urbaine

Enfin, Montréal connaît un véritable essor de l'agriculture urbaine depuis quelques années. Il s'agit là d'un engouement dont les jeunes Montréalaises et Montréalais sont particulièrement fiers. L'agriculture urbaine qui s'exprime en cinq grands pôles – les initiatives individuelles, les jardins communautaires, collectifs, institutionnels et les jardins commerciaux – présente de nombreux avantages aux plans économique, social et environnemental.

Notons, entre autres contributions, le développement d'entreprises innovantes avec des visées sociales, la création de ponts entre les générations et entre les cultures, par l'entremise des jardins collectifs et communautaires, la réduction des distances parcourues pour le transport des denrées alimentaires, ou encore, la réduction des îlots de chaleur. Elle représente également un excellent moyen pour les citoyennes et citoyens de contribuer à la création de milieux de vie sains.

De l'avis du FJÎM, les initiatives en agriculture urbaine doivent se multiplier à l'échelle de l'agglomération au cours des prochaines années. Elles doivent se déployer avant tout afin de favoriser la consommation locale et l'accès de la population à des aliments frais, de qualité, abordables et produits dans un souci de protection de l'environnement. Pour ce faire, l'agriculture urbaine doit devenir une partie intégrante de l'aménagement urbain afin de créer des milieux de vie sains. Elle doit s'inscrire dans les principaux plans d'aménagement du territoire, tel que le SAD, pour soutenir les initiatives commerciales, sociales et citoyennes.

L'accès à des espaces pour cultiver est crucial dans ce contexte, de même que la reconnaissance de l'agriculture urbaine comme un élément important du développement urbain, au même titre que le transport, la gestion des matières résiduelles, les infrastructures, etc. En ce sens, le FJÎM se réjouit de constater que le SAD prévoit permettre le jardinage et l'agriculture urbaine sur les emprises existantes de transport d'énergie électrique. Il est par ailleurs rassuré de constater que le SAD prévoit doter l'agglomération d'outils réglementaires qui encadreront le développement de l'agriculture urbaine sur le territoire.

Toutefois, les jeunes représentants élus du FJÎM considèrent que la place qui lui est faite dans le SAD est encore trop marginale. Le Forum jeunesse considère que Montréal doit pousser plus loin en ce sens en mettant de l'avant plusieurs mesures et orientations pour faire de l'agriculture urbaine l'un des éléments de son développement, tel que l'ont fait Toronto, Vancouver et New York notamment. Le FJÎM considère donc qu'il appartient à l'agglomération de prendre en considération l'ensemble des rôles clés que joue l'agriculture urbaine à Montréal et de mettre en place des mesures pour faciliter la réalisation de projets en agriculture urbaine sur le territoire.

À ce sujet, le FJÎM émet les recommandations suivantes à la Commission sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal :

- ◇ Citer et favoriser explicitement la multiplication d'initiatives visant la création de toits verts à l'échelle de l'agglomération;
- ◇ Favoriser l'accès aux rives et redévelopper les plages sur les rives montréalaises;
- ◇ Protéger les zones limitrophes à la zone agricole permanente dans l'Ouest de l'île et revoir nettement à la baisse la zone à construire dans ce secteur de l'île;
- ◇ Considérer l'agriculture urbaine en tant que composante du développement urbain, au même titre que le transport et les infrastructures, et comme un élément important de revitalisation des quartiers;
- ◇ Encourager et faciliter la multiplication d'initiatives d'agriculture urbaine à l'échelle de l'agglomération.

II - POUR QUE LE TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF DEVIENNE UNE VÉRITABLE ALTERNATIVE

Dans leur déclaration 2010-2015, intitulée *Le Montréal de ma génération*, les jeunes Montréalaises et Montréalais rêvent également d'une ville saine, en mouvement et respectueuse de l'environnement, où les modes de transport alternatifs, écologiques et efficaces sont non seulement favorisés, mais placés en priorité dans la planification et le développement du transport dans la région. Dans un contexte où le secteur des transports contribue à 40 % de la pollution atmosphérique², où le transport en commun, bondé en période de pointe, ne suffit plus à répondre à la demande et où de nombreux chantiers routiers sont prévus au cours des prochaines années, l'entretien et le développement du transport collectif s'avèrent cruciaux pour offrir un environnement sain aux Montréalaises et Montréalais, de même qu'une véritable alternative aux automobilistes.

Part modale du transport collectif

À cet égard, le Forum jeunesse est rassuré de constater que le présent projet de SAD reconnaît l'importance d'accorder une priorité aux transports collectifs et actifs, dans l'optique de favoriser l'organisation d'un cadre de vie de qualité à Montréal. Il est cependant étonnant de ne pas y retrouver de cible à atteindre en ce qui a trait au transfert modal souhaité vers les transports collectifs et actifs dans l'agglomération au cours des prochaines années. Certes, le SAD se doit d'être conforme au PMAD, qui propose une hausse des déplacements effectués en transport en commun en période de pointe du matin de 25 % à 30 % d'ici 2021, et à 35 % d'ici 2031³.

Toutefois, l'île de Montréal est le territoire où l'on retrouve la plus forte proportion de déplacements internes effectués en transports collectifs (31,6 %) et actifs (15,4 %) en pointe du matin, totalisant 47 % de tous les déplacements⁴. Ces données datant de l'enquête Origine-Destination de 2008, on peut anticiper que ces proportions se sont accrues au cours des six dernières années. De l'avis du FJÎM, le SAD se doit donc de se fixer une cible propre et plus audacieuse pour l'agglomération que celle qui est fixée dans le PMAD pour la région métropolitaine.

Comme souligné dans le projet de Plan de développement de Montréal (2013), la Ville de Montréal et la Société de transport de Montréal se sont fixé comme objectif d'atteindre une part modale du transport collectif de 37 % d'ici 2020. Un effort plus ambitieux que 35% d'ici 2030, similaire à celui des plans de transport de plusieurs grandes villes du monde, telles Paris et Londres.

Dans la mesure où le transport en commun permet de concilier les besoins de déplacement des individus tout en limitant leur pollution atmosphérique, les membres du FJÎM sont d'avis que le transport collectif doit devenir une véritable alternative à l'automobile solo pour un plus grand nombre de personnes. Le développement d'un réseau de transport collectif fiable, représentant une

² CMM, *Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable*. Plan métropolitain d'aménagement et de développement, décembre 2011, p. 105.

³ CMM, *Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable*. Plan métropolitain d'aménagement et de développement, décembre 2011, p. 105.

⁴ VILLE DE MONTRÉAL, *Demain Montréal. Fiche d'information 3 – Le déplacement des personnes à Montréal et dans sa région*, Projet de Plan de développement de Montréal, 2013, page 2.

réelle alternative à la voiture, repose toutefois sur sa capacité à répondre au besoin des utilisateurs à l'extérieur de l'heure de pointe.

En effet, inutile de parler d'un choix entre deux modes de transport lorsque le temps de déplacement en transport en commun n'est concurrentiel à l'automobile que pour les déplacements en périodes de pointe à destination du centre de l'agglomération. Il est clair qu'un transfert modal ne peut s'effectuer avec des services de transport défectueux, autant sur le plan de la fiabilité que de l'efficacité. D'où l'importance d'investir massivement dans l'entretien et le remplacement des équipements, l'amélioration des services et la mise en œuvre de nouveaux projets de transport structurants.

Étant de grands utilisateurs du transport en commun⁵, les jeunes sont préoccupés par le développement du réseau, la diversité et la pérennité des sources de financement, la bonification de l'offre de service pour les extrémités de l'île et la coordination des services entre les différentes sociétés de transport⁶. Selon eux, il est grand temps de passer à l'action pour réaliser une vision du transport qui marque un tournant par rapport à la réalité des dernières décennies, plutôt axée sur le développement et l'augmentation de la capacité du réseau routier.

Étant donné qu'un transfert modal de l'automobile solo vers le transport collectif et actif constitue un élément de solution à fort impact environnemental⁷, il va de soi que des cibles ambitieuses doivent être atteintes quant à la diminution de la circulation automobile et à la hausse de l'achalandage du transport en commun. Mais la vision du transport collectif portée par le Forum jeunesse, dont plusieurs éléments sont inscrits dans le PMAD, a un coût. Comment la mettre en œuvre? Qui doit payer? Dans quelles proportions? Et quelles sont les sources de financement à privilégier?

Financement du transport collectif

À l'heure actuelle, le financement du transport collectif repose à 65 % sur la contribution des usagers (31 %) et des municipalités (34 %) à l'échelle de la région métropolitaine⁸. Dans le cas de la STM, la participation des clients s'établit à 42,3 % tandis qu'à l'échelle de l'agglomération de Montréal, elle s'établit à 29,4 %⁹. Comment peut-on expliquer la contribution aussi élevée des usagers et des villes? Plusieurs éléments sont à considérer, dont le désengagement de certains acteurs ou encore l'adoption de principes qui font surtout payer les bénéficiaires directs.

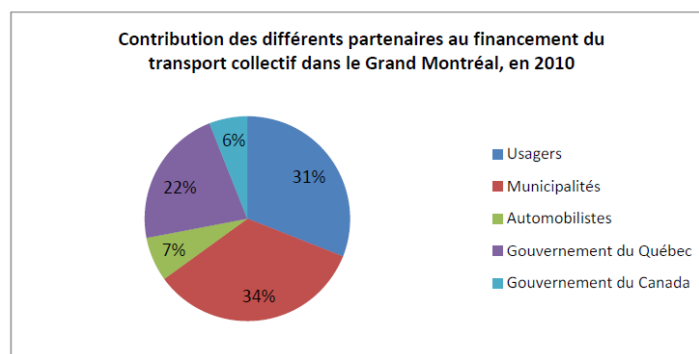
⁵ 49,6 % des jeunes Montréalaises et Montréalais âgés de 15 à 34 ans utilisent les services de la STM, Société de transport de Montréal, *Budget 2013 ; Profil de la clientèle*, décembre 2012.

⁶ Selon un sondage en ligne réalisé par le FJIM auprès d'une centaine de jeunes Montréalaises et Montréalais, 2012.

⁷ On estime que le fait d'accroître de 3 points de pourcentage la part modale du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal permettrait non seulement de réduire de moitié les émissions de CO₂ mais également, de réduire les coûts de congestion de 63,8 M\$ ainsi que les coûts de pollution atmosphérique de 6,4 M\$, si une taxe sur le carbone ou un marché du carbone était mis en place. Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Le transport en commun ; au cœur du développement économique de Montréal*, novembre 2010.

⁸ CMM, *Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable*. Financer le transport en commun dans la grande région de Montréal, mars 2012, p. 15.

⁹ STM, *Façonner aujourd'hui la mobilité de demain - Rapport d'activité 2013*, p.7.



Source : Compilation CMM

En effet, le gouvernement du Québec s'est désengagé du financement du transport en commun dans les années 1990. Depuis, avec la mise en place en 2006, de la Politique québécoise du transport collectif, sa participation a progressivement augmenté¹⁰. Il demeure toutefois que plusieurs investissements servent à rattraper les retards dans l'entretien et l'amélioration des services, c'est le cas notamment pour le remplacement des voitures de métro. De l'avis du FJÎM, il est donc primordial de répartir de manière plus équilibrée les sommes issues du Fonds des infrastructures routières et de transport en commun (FORT), dont 82 % sont actuellement attribuées au réseau routier, comparativement à 18 % pour le transport en commun¹¹. Selon TRANSIT – l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec — une réallocation des investissements s'impose si le gouvernement souhaite atteindre son objectif d'achalandage du transport en commun.

La participation du gouvernement du Canada demeure quant à elle marginale, avec une contribution de 6 %¹². Dans la plupart des cas, il s'agit d'une participation ponctuelle. L'absence d'une politique nationale de transport en commun comprenant un financement durable et prévisible peut, en partie, expliquer ce phénomène. Le Canada est d'ailleurs le seul pays membre de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) à ne pas posséder une telle politique¹³. Ainsi, le FJÎM considère qu'il appartient à l'agglomération d'exiger du gouvernement du Québec qu'il fasse pression sur le gouvernement fédéral afin que celui-ci dote le Canada d'une politique nationale de transport collectif.

Par ailleurs, le Forum jeunesse propose de modifier les proportions de financement établies par l'approche de l'utilisateur-payeur en adoptant celle du bénéficiaire-payeur. Cela entraînerait un changement de paradigme permettant de diversifier les sources de revenus et de mettre à contribution ceux qui bénéficient directement et indirectement de l'amélioration et du développement du réseau de transport en commun. Que ce soit les camionneurs et les automobilistes, les promoteurs immobiliers, les commerçants et les entreprises, ou encore les cyclistes, les marcheurs et les usagers du réseau de transport collectif, tous retirent des avantages à bénéficier d'un réseau de transport collectif efficace et attractif.

¹⁰ CMM, *Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable*. Plan métropolitain d'aménagement et de développement, décembre 2011, p.109

¹¹ TRANSIT, Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec, *Artères bloquées. Quand le sous-financement des systèmes de transports menace l'économie du Québec*, août 2011.

¹² Association canadienne du transport urbain (ACTU), *Le cadre politique canadien du transport en commun : Un consensus se dégage*, Exposé analytique 37, septembre 2010, p.3.

¹³ *Ibid.*, p.3.

Ces avantages s'illustrent notamment par le désengorgement des voies de circulation, la ponctualité des livraisons de marchandises, l'augmentation de la valeur des propriétés liée à la proximité des stations de métro, la baisse de la consommation d'essence, un transfert modal vers le transport en commun, une offre de services plus efficace pour les usagers du transport en commun, ainsi que par la création de milieux de vie plus conviviaux et sains.

En ce qui a trait à la question des revenus fonciers, tout indique que l'amélioration de la mobilité découlant de la création de nouveaux services de transport fait augmenter la valeur foncière et la valeur du développement immobilier à proximité. Cet état de fait est d'ailleurs admis d'emblée par l'industrie immobilière et souligné tout récemment par la Banque Nationale du Canada, dans son rapport portant sur la captation foncière et le financement du transport collectif dans le Grand Montréal. « Aussi apparaît-il juste qu'une partie de la richesse créée par le nouveau service de transport serve à financer l'installation de l'infrastructure de transport collectif »¹⁴.

Même chose du côté des automobilistes, leur contribution doit se poursuivre avec les diverses mesures déjà en place, comme le maintien de la taxe sur l'essence et les droits d'immatriculation. De l'avis du FJÎM, il importe cependant de hausser leur contribution qui s'établit actuellement à 7 %¹⁵. Pour ce faire, d'autres moyens de financement doivent être envisagés, notamment le péage sur route ou sur pont.

Sans trop vouloir se prononcer sur la forme que doit prendre cette cotisation, le Forum jeunesse croit que l'implantation d'un tel système mériterait d'être évaluée par les élus et les instances régionales afin de choisir une forme de péage qui soit équitable au niveau régional. Cela permettrait également de mettre à contribution les transporteurs de marchandises dans le financement du transport en commun. Plusieurs types de péage sont à envisager, tels que le péage sur les autoroutes, à l'entrée des ponts ou à l'échelle d'un périmètre autour du centre-ville. Les revenus potentiels de cette formule sont évalués à 400 millions de dollars par année, dans le cas de péages sur les ponts, ce qui n'inclut pas les coûts d'exploitation¹⁶.

La recherche d'autres sources de financement ne doit toutefois pas se traduire par un désengagement des villes. Au contraire, la contribution du gouvernement du Québec à des projets de transport en commun précis implique des investissements des municipalités. Ainsi, il est recommandé aux villes de diversifier les sources de financement municipales dédiées au transport collectif. Par exemple, par des taxes sur les stationnements sur rue et hors rue.

À ce sujet, le FJÎM émet les recommandations suivantes à la commission sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal:

¹⁴ BANQUE NATIONALE DU CANADA, *Rapport – La captation de la plus-value foncière comme source de financement du transport collectif pour le Grand Montréal*, octobre 2014, p.1.

¹⁵ CMM, *Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable. Financer le transport en commun dans la grande région de Montréal*, mars 2012, p. 15.

¹⁶ *Ibid.*, p. 12.

- ◇ Fixer, dans le SAD, une cible propre à l'agglomération et plus ambitieuse quant au transfert modal souhaité vers le transport collectif sur l'île, par exemple une cible de 37 % d'ici 2021 versus 35 % d'ici 2031;
- ◇ Investir massivement dans le transport collectif et doter les sociétés de transport en commun des moyens nécessaires à l'amélioration de leur offre en termes de fiabilité, d'efficacité (notamment en dehors des heures de pointe) et d'accessibilité universelle aux infrastructures;
- ◇ Adopter une vision du transport qui marque un tournant par rapport à la réalité des dernières décennies, plutôt axée sur le développement et l'augmentation de la capacité du réseau routier;
- ◇ Faire pression auprès du gouvernement du Québec afin que soient augmentées les ressources financières incluses dans le Fonds des infrastructures routières et de transport en commun (FORT) et afin que les sommes issues de cette enveloppe soient réparties plus équitablement entre le réseau routier et le transport collectif;
- ◇ Sommer le gouvernement du Québec de continuer à faire pression sur le gouvernement fédéral afin que celui-ci dote le Canada d'une politique nationale de transport collectif, comprenant des engagements financiers prévisibles et durables du transport en commun;
- ◇ Augmenter le financement du transport collectif en établissant un meilleur équilibre des contributions (passer du principe de l'utilisateur-payeur à celui de bénéficiaire-payeur) et diversifier les sources de revenus en concertation avec la Ville de Montréal et les municipalités de l'agglomération;
- ◇ Mettre à contribution les promoteurs immobiliers en instaurant un système de captation de la plus-value foncière pour le financement du transport collectif;
- ◇ Étudier et éventuellement mettre en place d'un système de péage au niveau régional;
- ◇ Veiller au maintien de l'engagement des municipalités et voir à ce qu'elles puissent diversifier leurs sources de revenus dédiées au transport collectif.

Part modale du transport actif

Les déplacements actifs ne cessent de gagner en popularité d'année en année à Montréal, ils ont notamment augmenté de 10 % pour la marche et de 30 % pour le vélo en cinq ans¹⁷. Seulement chez les jeunes Montréalais âgés de 6 et 17 ans, on évalue à 120 000 le nombre de déplacements par jour en saison estivale¹⁸. À ce propos, le FJÎM se réjouit de constater que le SAD se donne comme objectif d'accroître et de sécuriser les déplacements actifs sur l'île, tel que le préconise le PMAD.

À Montréal, la part modale du transport actif, qui comprend donc les déplacements à pied et à vélo, était de 15,4 % en 2008¹⁹. L'objectif 2020, que se sont donné la Ville de Montréal et la Société de transport de Montréal, consiste à atteindre une part modale du transport actif de 18 %. Le Forum jeunesse considère que cette cible pourrait être beaucoup plus ambitieuse en visant une

¹⁷ SECRÉTARIAT À L'ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION, *Enquête Origine-destination 2008 – La mobilité des personnes dans la région de Montréal*, 210 pages.

¹⁸ VILLE DE MONTRÉAL, *Transport – Vélo en chiffres* :

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99637715&_dad=portal&_schema=PORTAL

¹⁹ VILLE DE MONTRÉAL, *Demain Montréal. Fiche d'information 3 – Le déplacement des personnes à Montréal et dans sa région*, projet de Plan de développement de Montréal, 2013, p.2.

augmentation significative de l'utilisation de la marche ou du vélo. Une étude démontre que 18 % des déplacements effectués en automobile sur l'île de Montréal pourraient théoriquement se faire à vélo²⁰. Rappelons que plus du tiers des déplacements de moins de 1 km à Montréal sont effectués en automobile! Il s'agit là d'un transfert modal potentiel considérable de l'automobile vers le vélo.

Sécurisation du transport actif

Toutefois, on ne peut espérer atteindre un taux plus élevé de déplacements actifs sur l'île sans aborder d'abord la question de la sécurité des déplacements actifs. En effet, selon une étude de Vélo-Québec, plus de deux Québécois sur trois seraient plus enclins à utiliser le vélo à des fins de transport si les rues étaient plus sécuritaires²¹. C'est dire à quel point la question de la sécurité routière et de la cohabitation automobilistes-cyclistes est cruciale lorsque l'on s'intéresse à la part modale du vélo dans les transports.

Le nombre croissant de cyclistes et la multiplication des modes de transport actifs nécessitent de revoir notre manière de penser la circulation en milieu urbain ainsi que l'aménagement des villes. En effet, bien que depuis 2004, le vélo soit reconnu comme un mode de transport à part entière dans le plan d'urbanisme de la ville de Montréal, encore à ce jour, les cyclistes sont contraints de respecter un code réglementaire trop souvent pensé en fonction des véhicules motorisés seulement.

Même constat du côté de la marche, en dépit de la Charte du piéton dont s'est dotée la Ville en 2008, une première au Québec, Montréal continue d'être trop souvent conçue et aménagée en fonction de l'automobile. Dans ce document découlant du Plan de transport de Montréal, on insiste précisément sur l'importance de « veiller à ce que la rue redevienne un lieu de rencontres et d'échanges », de « prioriser le piéton lors de la conception et de l'aménagement du domaine public » et de « créer une ville pour tous, où l'espace urbain est aménagé pour répondre, en priorité, aux besoins des personnes avant ceux des véhicules »²².

Or, si on remarque un intérêt de plus en plus prononcé de l'administration municipale pour les initiatives d'appropriation citoyenne de l'espace public et les aménagements pensés en fonction de la primauté du piéton, force est de reconnaître qu'il reste encore du chemin à faire avant de considérer Montréal comme une ville à échelle humaine.

Révision du code de sécurité routière

Dans un contexte où le Québec et la Ville de Montréal cherchent à favoriser les déplacements actifs, les saines habitudes de vie, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et le développement économique, touristique et durable des régions, cet état de fait est insensé. Particulièrement en milieu urbain, où quatre roues, deux roues et piétons cohabitent très étroitement sur le réseau routier. Le FJIM est donc rassuré de savoir que le gouvernement du Québec et la Société de

²⁰ GODEFROY, F. *Méthodologie de caractérisation du vélopartage et d'estimation du marché potentiel du vélo à Montréal*, mémoire (M. Sc. A.), École Polytechnique de Montréal, 2011.

²¹ VÉLO-QUÉBEC, *L'état du vélo au Québec en 2010 – Zoom sur Montréal*, 14 pages.

²² VILLE DE MONTRÉAL, *Charte du piéton – Plan de transport de Montréal*, Document de consultation, Juin 2006, 15 pages.

l'assurance automobile du Québec se sont engagés, plus tôt cette année, à réviser le Code de sécurité routière, de manière à tenir compte de l'essor de l'utilisation du vélo. Une démarche attendue depuis plusieurs années!

À cet égard, le Forum jeunesse espère que la révision du code routier et son application seront faites en utilisant une approche systémique, c'est-à-dire en considérant les sites problématiques, certes, mais également en prévoyant une multitude de mesures complémentaires telles que la réduction de la circulation automobile, la diminution du volume et de la vitesse de la circulation, la mise en place d'aménagements donnant la priorité aux piétons et aux cyclistes, la réallocation d'une partie de la chaussée au vélo et la sécurisation des intersections en milieu urbain.

À ce sujet, le FJÎM émet les recommandations suivantes à la commission sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal:

- ◇ Viser une augmentation de la part modale du transport actif supérieure au 18 % prévu en 2020;
- ◇ Construire des aménagements permettant de sécuriser les déplacements des cyclistes et des piétons dans les quartiers et sur les artères achalandées par la circulation automobile, tels que des mesures d'apaisement de circulation et de protection des piétons et des cyclistes;
- ◇ Profiter de la planification d'aires TOD (Transit-oriented development) prévue dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal pour mettre de l'avant la place des piétons et des cyclistes dans le réseau;
- ◇ Faire pression auprès du gouvernement du Québec afin que soit révisé le Code de sécurité routière dans les meilleurs délais et selon une approche systémique;
- ◇ Incrire au Code de sécurité routière le principe de la primauté des piétons ainsi que la priorité accordée aux déplacements actifs.

CONCLUSION

En conclusion, le renouvellement du schéma d'aménagement et de développement de Montréal constitue une occasion rêvée de repenser et réaménager Montréal en vue d'offrir un environnement sain, qui accorde la priorité au développement de milieux de vie conviviaux, qui incluent des espaces verts de même qu'un accès à des aliments frais produits localement et qui favorisent les déplacements en transport en commun et en transport actif. Le Forum jeunesse de l'île de Montréal considère qu'il faut viser un véritable développement durable des milieux de vie tout en prévoyant une ouverture aux initiatives les plus innovantes.

En somme, selon les jeunes représentants élus du Forum jeunesse, il est primordial que le jeune citoyen trouve davantage sa place au cœur de cette vision stratégique proposée pour les vingt prochaines années. Nous espérons que vous saurez vous inspirer de la vision des jeunes Montréalaises et Montréalais dans votre travail de planification, car les décisions que vous prenez aujourd'hui auront un impact direct sur la vie de vos concitoyennes et concitoyens de demain...

SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS DU FORUM JEUNESSE DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

Habitations abordables et diversifiées

- ◇ Assurer le respect des principes de mixité sociale, de sentiment d'appartenance à son quartier et de droit au maintien dans son milieu de vie dans tous projets de développement d'habitations abordables;
- ◇ Assurer une répartition aussi équilibrée que des logements abordables sur l'ensemble du territoire pour permettre aux familles de demeurer dans le quartier de leur choix;
- ◇ Appuyer de nouvelles formules innovantes de soutien à l'accès à la propriété, tels que les modèles à capitalisation partagée;
- ◇ Adopter une vision claire d'un développement résidentiel qui répond véritablement aux besoins des familles.

Verdissement, milieux naturels et agriculture urbaine

- ◇ Citer et favoriser explicitement la multiplication d'initiatives visant la création de toits verts à l'échelle de l'agglomération;
- ◇ Favoriser l'accès aux rives et redévelopper les plages sur les rives montréalaises;
- ◇ Protéger les zones limitrophes à la zone agricole permanente dans l'Ouest de l'île et revoir nettement à la baisse la zone à construire dans ce secteur de l'île;
- ◇ Considérer l'agriculture urbaine en tant que composante du développement urbain, au même titre que le transport et les infrastructures, et comme un élément important de revitalisation des quartiers;
- ◇ Encourager et faciliter la multiplication d'initiatives d'agriculture urbaine à l'échelle de l'agglomération.

Transport collectif

- ◇ Fixer, dans le SAD, une cible propre à l'agglomération et plus ambitieuse quant au transfert modal souhaité vers le transport collectif sur l'île, par exemple une cible de 37 % d'ici 2021 versus 35 % d'ici 2031;
- ◇ Investir massivement dans le transport collectif et doter les sociétés de transport en commun des moyens nécessaires à l'amélioration de leur offre en termes de fiabilité, d'efficacité (notamment en dehors des heures de pointe) et d'accessibilité universelle aux infrastructures;
- ◇ Adopter une vision du transport qui marque un tournant par rapport à la réalité des dernières décennies, plutôt axée sur le développement et l'augmentation de la capacité du réseau routier;
- ◇ Faire pression auprès du gouvernement du Québec afin que soient augmentées les ressources financières incluses dans le Fonds des infrastructures routières et de transport en commun (FORT) et afin que les sommes issues de cette enveloppe soient réparties plus équitablement entre le réseau routier et le transport collectif;

- ◇ Sommer le gouvernement du Québec de continuer à faire pression sur le gouvernement fédéral afin que celui-ci dote le Canada d'une politique nationale de transport collectif, comprenant des engagements financiers prévisibles et durables du transport en commun;
- ◇ Augmenter le financement du transport collectif en établissant un meilleur équilibre des contributions (passer du principe de l'utilisateur-payeur à celui de bénéficiaire-payeur) et diversifier les sources de revenus en concertation avec la Ville de Montréal et les municipalités de l'agglomération;
- ◇ Mettre à contribution les promoteurs immobiliers en instaurant un système de captation de la plus-value foncière pour le financement du transport collectif;
- ◇ Étudier et éventuellement mettre en place d'un système de péage au niveau régional;
- ◇ Veiller au maintien de l'engagement des municipalités et voir à ce qu'elles puissent diversifier leurs sources de revenus dédiées au transport collectif.

Transport actif

- ◇ Viser une augmentation de la part modale du transport actif supérieure au 18 % prévu en 2020;
- ◇ Construire des aménagements permettant de sécuriser les déplacements des cyclistes et des piétons dans les quartiers et sur les artères achalandées par la circulation automobile, tels que des mesures d'apaisement de circulation et de protection des piétons et des cyclistes;
- ◇ Profiter de la planification d'aires TOD (Transit-oriented development) prévue dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal pour mettre de l'avant la place des piétons et des cyclistes dans le réseau;
- ◇ Faire pression auprès du gouvernement du Québec afin que soit révisé le Code de sécurité routière dans les meilleurs délais et selon une approche systémique;
- ◇ Inscrire au Code de sécurité routière le principe de la primauté des piétons ainsi que la priorité accordée aux déplacements actifs.