



***Le Plan de transport 2007 vu
de l'autre côté de la montagne***

**Déposé à la Commission sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement
urbain et le transport collectif du conseil municipal de la Ville de Montréal
Le 22 août 2007**

Fondée en 1878, l'Université de Montréal forme aujourd'hui avec ses deux écoles affiliées, l'École Polytechnique et HEC Montréal, le premier complexe universitaire au Québec et le deuxième au Canada. Elle accueille plus de 55 000 étudiants, emploie 10 000 personnes et décerne près de 10 000 diplômes à tous les cycles d'études. Montréalaise par ses racines, internationale par vocation, l'Université de Montréal compte parmi les plus grandes universités de la francophonie.

Université de Montréal
C. P. 6128, succursale Centre-ville
Montréal (Québec)
H3C 3J7

Téléphone : (514) 343-6111

Rédaction :

Jocelyn Caron
Vincent Ranger

Site Web : www.umontreal.ca
Courriel : dcr@umontreal.ca

Révision :

Ann-Isabelle Cojocar
André Fiorilli

FAÉCUM

3200, rue Jean-Brillant, local B-1265
Montréal (Québec) H3T 1N8

Téléphone : (514) 343-5947

Télécopieur : (514) 343-7690

Site Web : <http://www.faecum.qc.ca>

Courriel : info@faecum.qc.ca

Depuis 1976, la Fédération des associations étudiantes du campus de l'Université de Montréal (FAÉCUM) représente, par le truchement de 79 associations étudiantes, les 34 000 étudiants et étudiantes de l'Université de Montréal. Elle a pour mission la défense des droits et intérêts des étudiants dans les sphères académique et sociale. Elle vise aussi, par le biais de ses services et différentes activités socioculturelles, à améliorer le passage des étudiants à l'Université de Montréal.

Résumé

Ce mémoire, déposé dans le cadre des audiences de la Commission sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif du conseil municipal de la Ville de Montréal, est la réaction de l'Université de Montréal et de la Fédération des associations étudiantes du campus de l'Université de Montréal (FAÉCUM) au dépôt du document de consultation du plan de transport de Montréal.

Nous croyons que la Ville de Montréal doit développer, dans les prochaines années, les abords de l'Université de Montréal afin d'y favoriser l'utilisation du transport actif et du transport collectif. Plusieurs solutions sont proposées, dont, au chapitre du transport actif, l'amélioration du sentiment de sécurité des cyclistes par la mise en place d'un réseau à l'abri de la circulation automobile. De plus, il nous semble que la Ville de Montréal doit combler rapidement le retard actuel en implantant rapidement le réseau cyclable dans les arrondissements Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et Outremont et en planifiant un lien cyclable à l'ouest de la montagne vers le centre-ville.

Au chapitre du transport collectif, nous croyons que la desserte en soirée et de nuit doit être grandement améliorée afin d'augmenter la fréquentation du transport collectif dans notre secteur. Nous appuyons donc à ce titre le développement du tramway sur le chemin de la Côte-des-Neiges, de même que le prolongement de la ligne bleue du métro jusqu'au boulevard Pie-IX. Finalement, nous souhaitons que la Ville de Montréal travaille avec l'Université de Montréal et la FAÉCUM pour mettre en place un projet pilote de passe universitaire pour les étudiants.

Table des matières

<i>Introduction.....</i>	<i>1</i>
<i>1. Transports actifs.....</i>	<i>2</i>
1.1 Marche	2
1.2 Déplacement cycliste	3
<i>2. Transport collectif.....</i>	<i>8</i>
2.1 Service en soirée et de nuit	8
2.2 Intermodalité.....	11
2.3 Carte universitaire d'accès universel aux transports en commun.....	13
<i>Conclusion</i>	<i>15</i>
<i>Rappel des recommandations</i>	<i>16</i>
<i>Bibliographie.....</i>	<i>18</i>

Introduction

Le campus de l'Université de Montréal accueille chaque jour des dizaines de milliers de personnes. Ce n'est pas rien! Chercher à améliorer les infrastructures de transport autour du campus est donc une préoccupation constante pour l'Université et les étudiants qui la fréquentent. Toutefois, ces améliorations doivent être faites dans une perspective de développement durable. Le *Plan de transport 2007* de la Ville de Montréal s'inscrit dans cet esprit et nous donne l'occasion de nous exprimer sur le sujet.

L'Université de Montréal et la Fédération des associations étudiantes du campus de l'Université de Montréal (FAÉCUM) se sont engagées en 2006 dans le Projet Campus durable visant à évaluer l'ensemble des aspects de l'Université quant au développement durable. L'un de ces aspects est le transport. Plusieurs indicateurs seront évalués afin de dresser le portrait de l'Université et de procéder à des améliorations de nos pratiques. Malgré tous les efforts investis dans cette démarche, les améliorations ne se feront sentir que si la planification des transports est faite dans un esprit d'intégration. C'est pourquoi nous croyons que la Ville de Montréal et l'Université de Montréal doivent être partenaires dans l'amélioration des transports aux alentours du campus.

Jusqu'à présent, en raison de la localisation, les transports actifs et collectifs sont nettement moins développés dans le secteur de l'Université de Montréal que dans ceux des autres établissements universitaires montréalais. Que ce soit au niveau de la desserte en soirée ou de nuit ou sur le plan de l'accessibilité à vélo, la différence de l'Université de Montréal est notable. La FAÉCUM et l'Université de Montréal souhaitent la correction de ce problème et proposent, ou appuient, des solutions concrètes qui s'inscrivent dans la foulée du document de consultation du plan de transport déposé par la Ville de Montréal. Le présent mémoire expose nos recommandations selon deux axes du plan : les transports actifs et le transport collectif.

1. Transports actifs

1.1 Marche

En matière de transport actif, le plan de transport accorde une importance marquée à la marche. Cette orientation de la Ville de Montréal, prise depuis le dépôt de la Charte du piéton en 2006, nous apparaît pleinement justifiée. Plusieurs organismes, lors des audiences sur cette charte, dressaient déjà le constat que Montréal était une ville destinée au déplacement piétonnier.

L'Université de Montréal, bordée de deux arrondissements à forte densité résidentielle, voit au quotidien que la marche est un transport actif non négligeable. Des milliers d'étudiants et d'employés se rendent chaque jour sur le campus à pied. En effet, plus de 4 000 étudiants et plus de 1 500 employés résident dans les arrondissements Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et Outremont.

Les installations piétonnières sont satisfaisantes aux abords de l'Université. Bien que les initiatives proposées dans le plan de transport soient bien accueillies (amélioration de l'aménagement urbain, initiatives de sécurisation des intersections, etc.), notre réalité nous pousse à attirer votre attention sur l'un des engagements de la Ville que nous trouvons particulièrement prioritaire :

« Montréal reverra en profondeur les opérations de déneigement et de déglçage. De nouvelles méthodes de déglçage seront élaborées et les priorités de déneigement seront révisées en vue d'assurer la sécurité des piétons. »¹

Nous croyons que Montréal devrait prendre en compte l'importante affluence des établissements d'enseignement dans la priorisation du déneigement et du déglçage. Les rues aux alentours de l'Université ne sont visiblement pas traitées selon l'importance de leur achalandage. Il est fréquent que les rues restent de longues journées dans un état dangereux pour la sécurité des déplacements entourant le campus. À ce titre, l'exemple de la rue Louis-Colin est

¹ Ville de Montréal, *Plan de transport 2007. Document de consultation*, (Montréal : Ville de Montréal, 2007), 74.

particulièrement frappant. Souvent glacée l'hiver, elle devient dangereuse pour les centaines d'étudiants sortant de la station de métro Université-de-Montréal.

Recommandation 1

Que la Ville de Montréal intègre dans ses priorités le déneigement et le déglacage aux alentours de l'Université de Montréal notamment sur les rues Louis-Colin, Jean-Brillant, Édouard-Montpetit et Vincent-d'Indy.

1.2 Déplacement cycliste

Le transport actif qui possède le plus grand potentiel de développement est le vélo. Bien que les 18-24 ans soient le groupe ayant la plus forte proportion de cyclistes, l'*État du vélo au Québec en 2005* faisait le constat que c'est aussi le groupe d'âge pour lequel il y a eu la plus faible augmentation de l'utilisation du vélo durant les 20 dernières années². Ce rapport, publié en 2005, amène aussi plusieurs constats intéressants sur l'utilisation du vélo pour se rendre à son lieu d'étude :

« Chez les 18-24 ans, une personne sur trois (33 %) utilise le vélo comme mode de transport et une sur six (16 %) s'en sert comme principal moyen de transport en été. Chez les 25-34 ans, ces proportions passent respectivement à un Québécois sur quatre (24 %) et un sur huit (12 %). Les étudiants de niveau collégial et universitaire sont nombreux à utiliser le vélo. Dans l'agglomération montréalaise, un déplacement sur cinq effectué à vélo (19 %) a comme motif les études. Il en résulte près de 10 000 déplacements quotidiens en moyenne, soit 1,2 % des déplacements ayant pour but d'accéder à un lieu d'enseignement. »³

Toutefois, selon un sondage effectué en 2006 pour la FAÉCUM auprès de 758 répondants, 5,1 % des étudiants de l'Université de Montréal utilisaient leur vélo pour se rendre à l'école⁴. Avec ce constat, la FAÉCUM et l'Université de Montréal ne peuvent qu'être d'accord avec les orientations proposées dans le document de consultation du plan de transport. Favoriser

² Vélo Québec, *L'état du vélo au Québec en 2005* (Montréal : Vélo Québec, 2005), 10.

³ *Ibid.*, 27.

⁴ Alliance pour la santé étudiante au Québec, *Rapport de sondage. Connaissance, utilisation et développement des services de la Fédération* (Montréal : ASEQ, 2006), 30.

« l'émergence de liens entre les arrondissements, les villes liées et les grands pôles générateurs de déplacement »⁵ est, selon nous, le besoin le plus criant sur le plan des transports actifs. Nous ne saurions rappeler à la Ville que l'Université de Montréal a été, et est encore, le parent pauvre du développement cycliste montréalais. De par sa localisation, aucune piste cyclable ne relie, à ce jour, les quartiers résidentiels à l'Université, ni l'Université au centre-ville, alors que les trois autres universités montréalaises seront reliées au cours de l'été 2007. Nous souhaitons donc que le développement du réseau cyclable aux alentours de l'Université de Montréal soit priorisé dans la réalisation du plan de transport afin de combler les besoins criants dans ce domaine. En 2004-2005, selon un sondage effectué auprès des cyclistes de l'Université de Montréal, plus de 80 % des répondants affirmaient ne pas faire plus du quart de leur trajet quotidien sur une piste cyclable⁶. Doit-on rappeler que plus de 65 000 personnes travaillent ou étudient sur le campus de l'Université de Montréal? Il s'agit donc d'un pôle qu'il est urgent de doter d'infrastructures adéquates en matière de déplacement cycliste. Notons également que de par sa forte composante institutionnelle, l'ensemble du quartier entourant l'Université de Montréal bénéficierait aussi de telles installations (hôpital Sainte-Justine, collège Jean-de-Brébeuf, etc.).

L'Université de Montréal reconnaît qu'elle a aussi sa part à faire dans l'amélioration des conditions des cyclistes. Déjà depuis 2006, l'Université met à la disposition de la communauté universitaire un système de prêt de vélos en libre-service. De surcroît, dans l'éventualité où la Ville de Montréal développerait à court terme le réseau cyclable aux alentours de l'Université, celle-ci s'engagera à **rajouter 150 supports à vélo par année sur le campus, sur une période de quatre ans**. Cela portera à terme à **plus de 1 500 le nombre d'espaces de stationnement présents sur le campus**. Cette implantation doit toutefois aller de pair avec l'implantation de pistes cyclables aux alentours de l'Université. L'une des actions serait inefficace sans l'autre. De plus, dans le cadre de l'élaboration de son plan directeur des espaces, l'Université **s'engage à ce que l'ensemble de ses nouvelles constructions tienne en compte le besoin d'installations spécifiques pour les cyclistes (supports à vélo, douches, casiers, etc.)**. Nous croyons que

⁵ Ville de Montréal, *Plan de transport 2007*, 79.

⁶ Réseau uni des usagers du vélo, *Déplacements cyclistes à destination du campus de l'UdeM* (Montréal : RUUV, 2005).

l'Université de Montréal et la Ville doivent agir conjointement pour augmenter l'utilisation du vélo.

Recommandation 2

Que la Ville de Montréal, afin de combler le retard par rapport aux autres établissements universitaires, priorise le développement du réseau cyclable sécuritaire reliant l'Université de Montréal et les quartiers résidentiels, de même que celui reliant l'Université au centre-ville.

De façon générale, les axes proposés dans le plan de transport semblent répondre aux besoins des étudiants et des employés. Nous espérons vivement que la Ville de Montréal saura réaliser le lien qui unira le nouveau pôle de l'Université (sur la gare de triage d'Outremont) au pôle actuel. Toutefois, un oubli majeur peut être constaté dans la conception du réseau cyclable pour les prochaines décennies. Si les quartiers résidentiels nous apparaissent bien desservis pour le secteur est (Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, Rosemont–La Petite-patrie, Plateau-Mont-Royal) de même que la portion est du centre-ville, aucun axe n'est prévu pour rejoindre le centre-ville à l'ouest du mont Royal. Bien que cette desserte amène quelques questionnements techniques, la Ville devrait impérativement trouver une solution pour la conception d'un lien cyclable reliant l'Université au centre-ville. La trajectoire proposée, sur la rue Camillien-Houde ne peut répondre à elle seule aux besoins des cyclistes. Malgré toute notre volonté à développer les trajets empruntant le côté est de la montagne, il restera que le moyen le plus rapide pour rejoindre le centre-ville à partir de l'Université de Montréal se fera toujours à l'ouest du mont Royal. De plus, la situation des quelque 1 800 étudiants qui résident dans l'arrondissement Sud-Ouest de la ville et qui ne peuvent utiliser de voie cyclable pour se rendre à l'Université semble avoir été oubliée dans le *Plan de transport 2007*.

Recommandation 3

Que la Ville de Montréal implante un lien cyclable à l'ouest du mont Royal qui aurait comme fonction de relier l'Université de Montréal au réseau du centre-ville et de permettre aux étudiants et employés résidant dans le sud-ouest de la Ville de se déplacer en toute sécurité à vélo vers le campus de l'Université de Montréal.

Le deuxième élément à prendre en compte afin d'augmenter la part modale du vélo dans les déplacements vers l'Université de Montréal est la sécurité et la qualité des installations. En 2005, 84 % des Québécois jugeaient que l'accès à des pistes cyclables était un facteur qui incitait beaucoup (63 %) ou assez (21 %) les personnes à s'adonner au vélo⁷. Cette opinion semble être partagée pour la région montréalaise. En effet, dans l'enquête baromètre effectuée il y a deux ans, lors du dépôt de la première phase du plan de transport, 22 % des Montréalais disaient ne pas prendre le vélo à cause des infrastructures et de la dangerosité⁸. Encore plus inquiétant, seulement 6 % des cyclistes se sentaient en sécurité sur une rue sans piste cyclable⁹! C'est pourquoi la FAÉCUM et l'Université de Montréal appuient l'un des objectifs du plan :

« Se déplacer à vélo à Montréal peut constituer une expérience agréable et fort intéressante dans la mesure où le cycliste se sentira suffisamment à l'aise au point de vouloir répéter l'expérience et utiliser le vélo sur une base quotidienne, pour ses déplacements de toutes sortes. »¹⁰

Nous mettons en lien cet énoncé avec les types d'installations prévues par la Ville de Montréal pour le développement du réseau cyclable. Le plan prévoit quatre types d'installations : les pistes cyclables, les bandes cyclables, les chaussées désignées et les voies partagées avec les autobus. Afin d'augmenter l'utilisation du vélo dans les déplacements, il nous apparaît évident que les pistes cyclables et les bandes cyclables sont nettement plus efficaces que les chaussées désignées pour assurer un sentiment de sécurité aux cyclistes dans leurs déplacements. L'instauration de pictogrammes pour indiquer si une rue est conseillée ou non pour les cyclistes ne devrait jamais se



⁷ Vélo Québec, *L'état du vélo au Québec en 2005*, 37.

⁸ Baromètre, *Sondage auprès des Montréalais. Plan de transport. Rapport d'analyse*, (2005), 39.

⁹ *Ibid.*, 6.

¹⁰ Ville de Montréal, *Plan de transport 2007*, 83.

substituer à de réelles installations qui permettent aux cyclistes de circuler sur une portion de rue qui leur est propre. Même si les chaussées désignées, selon certaines études, n'engendrent pas un plus haut risque d'accident que les autres types d'installations, il est important de ne pas perdre de vue quels sont les paramètres qui influent sur l'utilisation du vélo : certes, la sécurité en fait partie, mais le sentiment de sécurité est à notre avis tout aussi important. Bien qu'une trajectoire puisse être statistiquement sécuritaire, si les cyclistes ne la perçoivent pas ainsi, l'objectif d'inciter les citoyens à se déplacer en vélo sur des aménagements intéressants échouera complètement.

Ce raisonnement s'applique également aux projets de voie partagée entre les autobus et les vélos. Bien que la vitesse de ces deux moyens de transport soit comparable, tel que le souligne le plan de transport, ce n'est pas la seule variable à prendre en compte. La situation du cycliste suivi par un véhicule vingt fois plus imposant que lui n'a pas de quoi augmenter son sentiment de sécurité...

Finalement, il est important de rappeler qu'en 2005, un nombre impressionnant de citoyens appuyaient le développement de pistes cyclables, même si cela gênait les automobilistes¹¹. Nous croyons que la Ville de Montréal doit aller au bout de ses convictions : elle doit considérer que certains aménagements cyclables devront inévitablement empiéter sur l'espace réservé à la voiture.

Recommandation 4

Qu'afin de s'assurer d'améliorer le sentiment de sécurité des cyclistes montréalais, les liens cyclables reliant l'Université de Montréal au réseau montréalais soient composés de pistes cyclables, ou de bandes cyclables, lorsque le premier type ne peut être envisagé.

¹¹ Baromètre, *Sondage auprès des Montréalais*, 31.

2. Transport collectif

2.1 Service en soirée et de nuit

Pour les membres de la communauté universitaire, le campus de l'Université constitue un milieu de vie. En ce sens, il serait erroné de croire que le campus est habité seulement durant la journée, entre les deux heures de pointe. Le soir et la nuit sont aussi des moments de la journée où l'Université est en activité. Quelques exemples illustrent cet état de fait :

- Plusieurs étudiants, chercheurs et professeurs restent jusqu'à des heures avancées de la nuit pour travailler dans les différents laboratoires de recherche que compte l'Université de Montréal;
- Le campus de l'Université est le lieu d'une vie sociale animée : les différentes soirées organisées par la FAÉCUM et ses 79 associations étudiantes membres se poursuivent jusqu'au milieu de la nuit;
- Les quelque mille étudiants qui habitent les résidences, en plus des quelques milliers d'autres qui habitent tout près, sortent du campus pour aller au centre-ville se divertir dans la vie nocturne animée de Montréal.

Malheureusement, le campus de l'Université de Montréal, surtout en comparaison des autres universités montréalaises, fait figure de parent pauvre en ce qui a trait au transport en soirée et de nuit. Deux mesures toutes simples pourraient pallier ce déséquilibre.

En premier lieu, il s'agirait d'équilibrer les heures d'activité de la ligne bleue du métro avec les autres lignes, notamment celles de la ligne orange, qui croisent en deux endroits la ligne bleue. Le tableau suivant montre les changements à apporter.

Tableau I. Service actuel de la ligne orange aux stations qui croisent la ligne bleue (en semaine et le dimanche)

Station	Dernier passage de la ligne orange	Dernier passage de la ligne bleue	Dernier passage souhaité de la ligne bleue	Gain en temps de service sur la ligne bleue
Jean-Talon	1 h 06	0 h 26	~ 1 h 06	40 minutes
Snowdon	1 h 13	0 h 30	~ 1 h 13	43 minutes

En semaine et le dimanche, de tels changements seraient mineurs : ils occasionneraient la mise en service de quelques rames supplémentaires à la fin du service actuel. Toutefois, ces améliorations étendraient le service pour une durée d'environ 40 minutes, ce qui est non négligeable dans la planification d'une soirée.

En ce qui concerne le samedi, la situation est encore pire. Comme le montre le tableau suivant, les ajustements nécessaires à la concordance des lignes orange et bleue donneraient aux utilisateurs de la ligne bleue un temps supplémentaire d'environ une heure et dix minutes par rapport à la norme actuelle.

Tableau II. Service actuel de la ligne orange aux stations qui croisent la ligne bleue (samedi)

Station	Dernier passage de la ligne orange	Dernier passage de la ligne bleue	Dernier passage souhaité de la ligne bleue	Gain en temps de service sur la ligne bleue
Jean-Talon	1 h 36	0 h 26	~ 1 h 36	1 h 10 minutes
Snowdon	1 h 43	0 h 30	~ 1 h 43	1 h 13 minutes

Si les changements proposés étaient appliqués, les utilisateurs du transport en commun parmi la communauté universitaire (ainsi que les habitants des quartiers situés en bordure de la ligne bleue) verraient l'offre de service en soirée augmenter d'un peu plus de 5 heures par semaine.

Une autre facette du service de nuit qui gagnerait grandement à être améliorée aux abords du campus, est la desserte de ce dernier par les circuits d'autobus de nuit. Actuellement, le campus de l'Université n'est directement desservi complètement que par une ligne d'autobus, la 368 (Mont-Royal) et très partiellement par la ligne 369 (Côtes-des-Neiges). Le cycle de passage de ces autobus est assez limité, avec un passage aux 45 minutes pour la 368 et, à l'exception du vendredi, aux 60 minutes pour la 369. En comparaison, le campus de l'UQAM, avec la ligne 361, est desservi, en semaine, à des intervalles d'au maximum 20 minutes.

Bien que l'augmentation de la fréquence de passage des lignes de nuit serait une mesure fortement appréciée, la communauté universitaire est d'avis que le service de nuit aux alentours

du campus de l'Université de Montréal souffre d'un handicap plus important : celui de la desserte des quartiers résidentiels du Sud-Ouest, Rosemont, Villieray et Ahuntsic, où plusieurs milliers d'étudiants résident.

La ligne 368 suit un tracé intéressant, qui a le mérite de desservir beaucoup de quartiers. Elle part de la station de métro Côte-Vertu pour descendre, dans une diagonale imparfaite, jusqu'à la station de métro Frontenac. Ce faisant, elle traverse les arrondissements Saint-Laurent, Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, Outremont, Plateau-Mont-Royal, et finalement Ville-Marie. Si ce trajet est positif pour les membres de la communauté universitaire qui habitent ces quartiers, il laisse les quartiers mentionnés au paragraphe précédent complètement dépourvus de service.

Une solution pour remédier à ce problème serait de mettre en place une nouvelle ligne d'autobus de nuit qui partirait de l'arrondissement Sud-Ouest pour monter vers le nord-est afin de desservir les quartiers Rosemont-Petite-Patrie, Villieray et Ahuntsic. Cette ligne constituerait la deuxième branche d'un X approximatif formé avec la ligne 369. Le centre de ce X serait aux environs du campus de l'Université de Montréal. De cette manière, les membres de la communauté universitaire résidant dans la totalité des quartiers mentionnés plus haut pourraient retourner vers leur domicile. Il est à noter que les résidents des quartiers qui seraient croisés par le nouveau trajet auraient aussi accès à de nouvelles options de déplacement.

Les arguments qui militent en faveur de la mise en place des solutions au problème de la desserte en soirée et de nuit du campus de l'Université de Montréal sont nombreux. Qui plus est, l'instauration de ces mesures rejoint directement deux orientations, issues du sommet de Montréal de 2002, sur lesquelles le plan de transport est bâti, c'est à dire « choisir le transport collectif comme mode privilégié de déplacement des personnes » et « favoriser les modes de transport de remplacement de l'auto¹² ».

La première raison qui vient à l'esprit est tout naturellement qu'une offre de service le soir et la nuit fera certainement diminuer l'utilisation de la voiture pour accéder au campus. Quelqu'un qui sait qu'il devra rentrer chez lui après les heures de service du transport en commun utilisera fort

¹² Ville de Montréal, *Plan de transport 2007*, 25.

probablement sa voiture. Il en va de même pour les membres de la communauté universitaire qui fréquentent les événements sociaux sur le campus (et à proximité) et où l'on consomme de l'alcool : en augmentant l'offre de service, on réduit les risques d'utilisation de la voiture sous l'influence de l'alcool. En ce sens, les mesures proposées dans ce mémoire constituent de bonnes alternatives à l'utilisation de la voiture.

L'autre argument en faveur de ces mesures est l'augmentation de l'offre de transport en commun pour ceux qui l'utilisent déjà. Il n'y a pas de meilleure raison qu'une bonne offre de transport en commun pour inciter les citoyens à utiliser ces derniers. Un étudiant au début de sa vie active, qui aura été satisfait des services de transport en commun, sera certainement enclin à poursuivre l'expérience plus tard dans sa vie.

Finalement, si l'on se rappelle l'objectif ambitieux du plan de transport d'augmenter de 8 % l'achalandage sur le réseau de la STM, les mesures que nous proposons apparaissent comme étant pertinentes.

Recommandation 5

Que les heures de services de la ligne bleue soient ajustées à celles des autres lignes, notamment celles de la ligne orange.

Recommandation 6

Que soit mise en service une nouvelle ligne d'autobus de nuit qui partirait de l'arrondissement Sud-Ouest pour monter vers le nord-est, afin de desservir, notamment, les quartiers Rosemont, Villeray et Ahuntsic.

2.2 Intermodalité

Le plan de transport déposé par la Ville de Montréal propose plusieurs projets intéressants. Parmi ceux-ci, deux retiennent particulièrement notre attention. En premier lieu, la mise en place d'une ligne de tramway sur le chemin de la Côte-des-Neiges est accueillie avec enthousiasme par la

communauté de l'Université de Montréal. En effet, certaines caractéristiques de ce mode de transport sont particulièrement avantageuses pour le cas de l'Université de Montréal.

En plus du caractère respectueux de l'environnement indéniable du tramway, l'instauration d'une ligne sur le chemin de la Côte-des-Neiges permettrait aux membres de la communauté universitaire d'atteindre le centre-ville (ou les environs de la rue Jean-Talon) plus rapidement qu'en autobus. Étant donné que le tramway circule souvent en site propre et qu'il peut avoir la capacité de changer les feux de circulation à son avantage, il apparaît évident que le tramway sera plus rapide que les circuits 165 et 535. Aussi, tout le confort relié à l'utilisation d'un tramway serait une amélioration appréciée par les utilisateurs des circuits d'autobus actuels, étant donné qu'ils se retrouvent souvent dans des autobus bondés, donc inconfortables.

En second lieu, l'allongement proposé de la ligne bleue du métro jusqu'au boulevard Pie-IX recueille aussi l'appui de l'Université de Montréal et de la FAÉCUM. En effet, près de 3 000 étudiants membres de la FAÉCUM qui résident dans les quartiers adjacents au boulevard Pie-IX seraient sans doute très heureux d'apprendre qu'un lien direct entre ce boulevard et le métro menant à l'Université de Montréal se réalise.

Encore une fois, l'achèvement de ces deux projets, en plus d'être bénéfique pour les déplacements des membres de la communauté de l'Université de Montréal, aiderait grandement à l'atteinte des objectifs ambitieux d'augmentation des taux d'achalandage dans les transports en commun.

Recommandation 7

Que la Ville de Montréal mette en place une ligne de tramway sur le chemin de la Côte-des-Neiges.

Recommandation 8

Que la Ville de Montréal prolonge la ligne bleue du métro jusqu'au boulevard Pie-IX.

2.3 Carte universitaire d'accès universel aux transports en commun

Depuis quelques années, différents campus en Amérique du Nord ont commencé à implanter des systèmes d'accès universel aux transports en commun pour leurs étudiants. C'est notamment le cas de l'Université de Sherbrooke. Ce genre de système d'accès est souvent connu sous le vocable « U-PASS ». On retrouve en annexe un aperçu des étapes à franchir en vue de la réalisation d'un projet de ce genre.

L'Université de Montréal et la FAÉCUM sont très déterminées dans leur volonté d'implanter un tel système pour les étudiants qui fréquentent l'établissement. Conséquemment, les deux organisations ont déjà commencé les démarches à cet effet. De plus, la FAÉCUM entend bien poser une question au sujet de l'instauration d'un tel projet lors du grand référendum de novembre 2007.

En commençant ces démarches, la FAÉCUM et l'Université de Montréal veulent démontrer à quel point la réalisation du projet leur tient à cœur. Les raisons qui les motivent méritent d'être explicitées dans le cadre de ce mémoire.

D'abord, il est évident que l'instauration d'un accès universel aux transports en commun aurait comme objectif de rendre ce mode de déplacement plus accessible aux étudiants qui l'utilisent déjà. En effet, en mutualisant le revenu neutre sur tous les étudiants, en plus des différentes subventions possibles de la parts de différents partenaires éventuels, la part demandée à chacun baisse. La part du budget réservé aux transports dans le budget général d'un étudiant est donc diminuée. Ce cas de figure se présenterait notamment chez les étudiants aux cycles supérieurs. Par exemple, tous les étudiants qui ont plus de 25 ans, avec un tel système, verraient la part de leur budget consacrée aux transports diminuer de beaucoup. Pour les huit mois de fréquentation, on pourrait passer d'une facture de 520 \$ à 280 \$, si l'on retient le plus radical, c'est-à-dire une contribution équivalente au prix actuel de la carte « tarif privilège ».

Une autre motivation pour ce projet est le développement d'habitudes de transport saines chez les étudiants. Les étudiants qui n'utilisent actuellement pas les transports en commun et qui auraient

accès automatiquement à ces derniers seraient sans doute incités à changer leurs habitudes. Une augmentation de la fréquentation des transports aux alentours de l'Université serait sans doute observée, ce qui rejoindrait les objectifs du *Plan de transport 2007* d'augmenter la fréquentation des transports en commun. À long terme, on pourrait aussi espérer que l'utilisation des transports se poursuive après la période d'étude.

Toutefois, pour réaliser un tel projet, l'Université de Montréal et la FAÉCUM auront besoin de l'appui des autorités montréalaises responsables du transport. Bien que les appuis puissent prendre différentes formes qui ne sont pas encore toutes arrêtées, il reste que sans les partenaires essentiels que sont la Ville de Montréal et la STM, le projet aura peu de chance d'exister.

Les deux organisations ont toutefois conscience de la relative complexité que peut avoir un projet semblable. Certaines difficultés, notamment en lien aux différents titres de transport existants dans la région montréalaise, pourront apparaître au détour. C'est pourquoi la FAÉCUM et l'Université de Montréal acceptent et demandent que ce projet soit un projet-pilote, sur une courte durée (un à deux ans), afin d'en connaître, à l'essai, toutes les ramifications. Du point de vue de la FAÉCUM et de l'Université de Montréal, un autre avantage du projet-pilote est que ce dernier pourrait être mis en place assez rapidement. Par la suite, s'ils sont intéressés et que le projet est jugé viable, les autres établissements universitaires montréalais pourront emboîter le pas pour étendre un tel système à toute la Ville de Montréal.

Recommandation 9

Que l'Université de Montréal soit l'objet d'un projet-pilote visant à accorder un accès universel au transport en commun à tous les étudiants à temps plein fréquentant l'Université.

Conclusion

L'Université de Montréal et la FAÉCUM sont fières de présenter leur vision commune sur le développement des transports à Montréal et plus particulièrement aux alentours du campus du deuxième complexe universitaire de recherche au Canada. À travers ce mémoire, nous avons voulu démontrer que l'Université de Montréal est le campus universitaire montréalais le moins bien desservi par les infrastructures de transport autre que routières, que ce soit au niveau des pistes cyclables ou du service de soirée et de nuit du transport en commun.

Toutefois, l'Université de Montréal et la FAÉCUM ciblent des solutions aux problématiques du campus en matière de transport : déglacage des trottoirs, mise en place d'un réseau cyclable, amélioration du service en soirée et de nuit, appui aux projets de tramway et développement du métro sur la ligne bleue, instauration d'un accès universel aux transports en commun pour les étudiants de l'Université, etc.

L'Université de Montréal est aussi consciente du rôle qu'elle doit jouer dans l'établissement de saines habitudes de transport. C'est pourquoi elle met la main à la pâte et fera passer son parc de stationnement pour vélos de 900 places à 1 500 places sur une période quatre ans.

En définitive, l'Université de Montréal et la FAÉCUM sont préoccupées par l'environnement, le développement durable et la mobilité de la communauté universitaire. C'est pourquoi nous avons jugé pertinent de participer au processus de consultation sur cet ambitieux *Plan de transport 2007*. En ce sens, nous remercions chaleureusement la Ville de Montréal d'avoir invité les membres de la communauté montréalaise à se prononcer sur le sujet.

Rappel des recommandations

Recommandation 1

Que la Ville de Montréal intègre dans ses priorités le déneigement et le déglacage aux alentours de l'Université de Montréal notamment sur les rues Louis-Colin, Jean-Brillant, Édouard-Montpetit et Vincent-d'Indy.

Recommandation 2

Que la Ville de Montréal, afin de combler le retard par rapport aux autres établissements universitaires, priorise le développement du réseau cyclable sécuritaire reliant l'Université de Montréal et les quartiers résidentiels, de même que celui reliant l'Université au centre-ville.

Recommandation 3

Que la Ville de Montréal implante un lien cyclable à l'ouest du mont Royal qui aurait comme fonction de relier l'Université de Montréal au réseau du centre-ville et de permettre aux étudiants et employés résidant dans le sud-ouest de la Ville de se déplacer en toute sécurité à vélo vers le campus de l'Université de Montréal.

Recommandation 4

Qu'afin de s'assurer d'améliorer le sentiment de sécurité des cyclistes montréalais, les liens cyclables reliant l'Université de Montréal au réseau montréalais soient composés de pistes cyclables, ou de bandes cyclables, lorsque le premier type ne peut être envisagé.

Recommandation 5

Que les heures de services de la ligne bleue soient ajustées à celles des autres lignes, notamment celles de la ligne orange.

Recommandation 6

Que soit mise en service une nouvelle ligne d'autobus de nuit qui partirait de l'arrondissement Sud-Ouest pour monter vers le nord-est, afin de desservir, notamment, les quartiers Rosemont, Villeray et Ahuntsic.

Recommandation 7

Que la Ville de Montréal mette en place une ligne de tramway sur le chemin de la Côte-des-Neiges.

Recommandation 8

Que la Ville de Montréal prolonge la ligne bleue du métro jusqu'au boulevard Pie-IX.

Recommandation 9

Que l'Université de Montréal soit l'objet d'un projet-pilote visant à accorder un accès universel au transport en commun à tous les étudiants à temps plein fréquentant l'Université.

Bibliographie

Alliance pour la santé étudiante du Québec. 2006. *Rapport de sondage. Connaissance, utilisation et développement des services de la Fédération*. Montréal : ASEQ.

Baromètre. 2005. *Sondage auprès des Montréalais. Plan de transport. Rapport d'analyse*.

Réseau uni des usagers du vélo. 2005. *Déplacements cyclistes à destination du campus de l'UdeM*. Montréal : RUUV.

Vélo Québec. 2005. *L'état du vélo au Québec en 2005*. Montréal : Vélo Québec.

Ville de Montréal. 2007. *Plan de transport 2007. Document de consultation*. Montréal : Ville de Montréal.