

Mémoire du Forum jeunesse de l'île de Montréal sur le Plan de développement de Montréal

Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

MONTRÉAL, le 29 août 2013



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

Introduction

La ville de Montréal compte quelque 486 700 jeunes âgés de 15 à 34 ans. Ils représentent 29 % de la population de la métropole. Ils ont leur mot à dire et sont directement concernés par ce « plan des plans » qu'est le Plan de développement de Montréal qui a vocation d'orienter les actions de la Ville pour les 20 prochaines années.

Cette approche qui permet d'intégrer les grands enjeux urbains, sociaux, économiques, environnementaux, culturels et financiers du développement de Montréal a intéressé les jeunes du Forum jeunesse de l'île de Montréal qui se prononcent régulièrement sur plusieurs de ces grands enjeux sociétaux. Le FJÎM a d'ailleurs participé au processus de consultation antérieur du PDM lors du Forum de discussion « Demain Montréal » tenu par la Ville à l'automne dernier.

Le Forum jeunesse de l'île de Montréal (FJÎM) est un organisme de concertation de la Conférence régionale des élus de Montréal (CRÉ de Montréal) qui a pour mission de représenter les organisations jeunesse de la région. Il vise, à travers ses avis, ses projets, ses activités et ses investissements, à donner une place et une voix aux jeunes Montréalaises et Montréalais et à améliorer leurs conditions de vie.

Selon les jeunes du Forum jeunesse, le Plan de développement de Montréal devrait être guidé par deux grands fils conducteurs : le développement durable qui s'entend par la prise en compte simultanée des intérêts économiques, sociaux, environnementaux et culturels ainsi que la participation citoyenne, qui doit être considérée comme un élément clé du développement régional.

En outre, les jeunes du Forum jeunesse considèrent qu'une plus grande place devrait être accordée aux enjeux qui touchent la qualité de vie des étudiants, des jeunes familles, des jeunes défavorisés, ainsi qu'aux questions qui concernent le développement du transport collectif et actif.

Projet de plan de développement de Montréal

Les principes de développement

Le projet de plan de développement de Montréal propose certains grands principes d'aménagement et de développement sur lesquels la Ville s'appuiera pour la « planification du Montréal de demain »¹.

Le Forum jeunesse se réjouit de voir que parmi ces principes se retrouvent les objectifs de « ville compacte », de « développement du transport actif et collectif », d'« offre de logements abordables pour les aînés et les familles » et de ville verte (qui favorise l'agriculture urbaine, le verdissement et réduit la pollution et les gaz à effet de serre)².

Toutefois, bien que le dernier principe cité soit « la contribution de la collectivité et des partenaires à l'élaboration et à la mise en œuvre du Plan »³, le Forum jeunesse croit qu'une plus grande place devrait être réservée aux citoyens dans l'ensemble de ce Plan. Le Plan devrait mettre davantage l'accent sur la participation citoyenne, essentielle à la concrétisation de la vision du Montréal de demain.

L'une des priorités du Forum jeunesse est que la participation citoyenne soit stimulée et reconnue comme un élément clé du développement régional⁴.

Pour lutter contre le cynisme, il est selon nous primordial de rapprocher les décisions du citoyen et de miser sur la transparence. Si l'on souhaite que les Montréalais, et particulièrement les jeunes s'approprient ce Plan, il importe que le citoyen en soit le fil conducteur.

Le Forum jeunesse propose donc de modifier le dernier principe comme suit :

- « la **contribution essentielle des citoyens**, des collectivités et des partenaires à l'ensemble de l'élaboration et à la mise en œuvre du Plan »

Le Forum jeunesse remarque également que les grands principes du Plan font mention des familles, des aînés, de l'expression culturelle, mais que les jeunes et la diversité culturelle y sont absents.

¹ PDM, p.14-15.

² PDM, p.14.

³ *Ibid.*

⁴ Le Montréal de ma génération, priorités jeunesse 2010-2015, Forum jeunesse de l'île de Montréal, p.10.

Au Québec, selon le recensement de 2011, 70 % des personnes nées à l'étranger habitaient la région de Montréal, où plus de 120 communautés culturelles sont représentées⁵.

En outre, la région de Montréal accueille 28 % des jeunes du Québec⁶.

Le Plan de développement de Montréal ne peut faire abstraction de cette réalité et doit au contraire miser sur cette richesse pour penser le développement du Montréal de demain.

Le Forum jeunesse recommande donc d'ajouter le principe de développement suivant :

- « Une ville qui reconnaît et mise sur la grande richesse de sa diversité culturelle et sur sa jeunesse. »

Section Vision : « Travailler et étudier à Montréal »

Dans la vision proposée du Plan, la section « Travailler et étudier à Montréal » suggère de « renforcer les pôles économiques en lien avec la mobilité accrue en transport collectif et de développer une gestion intégrée du transport des marchandises »⁷.

Malgré le titre de cette section, aucune vision n'est proposée spécifiquement pour les étudiants.

Montréal est la deuxième ville en Amérique du Nord pour le nombre d'étudiants par habitant après Boston. Plus de 25 % des diplômés de niveau universitaire décernés au Canada le sont à Montréal⁸.

L'énoncé de vision « Travailler et étudier à Montréal » devrait prendre en compte cette caractéristique montréalaise.

Étant donné que le soutien à l'habitation est du ressort du gouvernement québécois, la ville pourrait faire des représentations pour faciliter la vie des étudiants et leur rétention à Montréal, notamment par le logement. Le coût du logement est plus cher à

⁵ "La région de Montréal en bref", ministère de l'Immigration et des Communautés culturelles, dernière mise à jour le 20 mars 2013, <http://www.immigration-quebec.gouv.qc.ca/fr/region/montreal.html>

⁶ Profils régionaux, Institut de la statistique du Québec, http://www.stat.gouv.qc.ca/regions/profils/profil06/06ra_index.htm#demographie, données de 2012.

⁷ PDM, p.25.

⁸ «Montréal en chiffres», Images Montréal, [en ligne] <http://www.imtl.org/> (consulté le 14 août 2013), données de 2011.

Montréal qu'en région et il existe peu de logements étudiants. De même, le tarif du transport collectif pourrait être réduit pour l'ensemble des étudiants à temps plein, peu importe leur âge.

Le Forum jeunesse propose donc d'ajouter à la vision « travailler et étudier à Montréal » :

- Faire des représentations auprès du gouvernement du Québec pour faciliter la vie des étudiants et leur rétention, notamment par le logement et auprès de la STM pour offrir un transport collectif accessible à tous les étudiants habitant l'île de Montréal.

Section « Aménager la ville »

Dans la section « Aménager la ville », le Plan propose notamment de « favoriser une grande qualité de l'aménagement et de l'architecture, tout en répondant à certains critères de performance environnementale »⁹.

Cette notion de « performance environnementale » est très vague et pour obtenir des résultats nous croyons qu'il faudrait préciser les critères que l'on vise ici, même s'il s'agit d'une vision générale. Vise-t-on les certifications LEED¹⁰, BOMA BEST¹¹, la norme ISO 14 000 en management environnemental¹²? Les critères doivent être choisis en fonction d'objectifs environnementaux clairs qu'il importe de définir et de mesurer préalablement. Ces objectifs environnementaux devraient être particulièrement ambitieux.

Pour clarifier les objectifs environnementaux et pour montrer l'importance d'agir rapidement sur cet enjeu capital pour l'avenir de la métropole, le Forum jeunesse propose de :

- Définir les objectifs et viser l'excellence pour le choix des critères de performance environnementale liés à l'aménagement et à l'architecture de qualité tel qu'énoncé dans la section « Aménager la ville ».

⁹ PDM, p.35.

¹⁰ Signifie « Leadership in Energy and Environmental Design », voir Conseil du bâtiment durable du Canada, <http://www.cagbc.org/Content/NavigationMenu2/Programmes/LEED/default.htm>.

¹¹ Voir Building Environmental Standards, <http://www.bomabest.com/fr/>

¹² Voir ISO 14000 – Management environnemental
<http://www.iso.org/iso/fr/iso14000>

Plan d'action 2013-2017

Le Forum jeunesse se réjouit que le Plan de développement de Montréal inclue également un plan d'action avec des projets concrets et un calendrier.

Renforcer le leadership de Montréal à titre de métropole

Dans « soutenir le développement du centre-ville par la qualité du domaine public et du design »¹³, le projet d'aménagement d'une promenade urbaine entre le Mont-Royal et le fleuve Saint-Laurent nous semble particulièrement intéressant, surtout s'il est ambitieux et comparable aux grands projets de promenade réalisés à Paris (la Promenade plantée¹⁴) ou à New York (parc High Line¹⁵). Ce type d'aménagement contribue à forger l'identité de Montréal et augmente son attractivité en plus de participer au verdissement de la métropole.

Selon les jeunes du Forum jeunesse, le domaine public et le design doivent aussi être adaptés au caractère hivernal de la métropole. Encore une fois, pour renforcer l'identité de Montréal et son unicité, il nous apparaît important que l'ensemble des projets de cette section soit adapté à l'hiver.

Le Forum jeunesse propose donc d'ajouter à cette section deux précisions :

- Prévoir un aménagement adapté à l'hiver pour l'ensemble des projets urbains identifiés et prévoir un projet ambitieux de promenade urbaine comparable aux grands projets des villes de Paris et New York.

Aménager la qualité de vie des collectivités dans les quartiers

Dans cette section, il est précisé que l'un des objectifs est de « favoriser l'accès à des logements abordables et de qualité, notamment pour les familles, les ménages à faible revenu et les aînés »¹⁶.

Selon nous, deux groupes cibles importants ont été oubliés: les jeunes et les étudiants. Des mesures particulières qui s'adressent à ces groupes cibles devraient être prévues.

La majorité des étudiants vivent hors du logement familial (67,8 % au premier cycle universitaire, 89 % à la maîtrise, 94,1 % au doctorat)¹⁷, ce qui est d'autant plus vrai à

¹³ PDM, p.52.

¹⁴ Voir Promenade plantée, <http://equipement.paris.fr/promenade-plantee-1772>

¹⁵ Voir The High Line Park, <http://www.nycgovparks.org/parks/highline>

¹⁶ PDM, p.64

¹⁷ *Les conditions étudiantes*, FEUQ, [en ligne] <http://1625canepassepas.ca/la-hausse/conditions-etudiantes/> (consulté le 3 juillet 2013)

Montréal, où se rassemble une grande population étudiante en provenance des régions. De plus, le budget annuel médian des étudiants au Québec se situe autour de 12 200 \$ par année¹⁸.

Sachant que le coût du logement est particulièrement élevé à Montréal par rapport aux autres régions du Québec, la Ville pourrait demander au gouvernement du Québec de prévoir des mesures particulières pour améliorer la qualité de vie des étudiants, notamment en prévoyant la construction de logements qui leur seraient spécialement réservés.

En outre, les derniers bilans de la migration interrégionale au Québec montrent que Montréal est encore une fois la grande perdante surtout chez les 25-44 ans et les 0-14 ans qui quittent la métropole pour les régions adjacentes¹⁹.

Toutefois, les programmes d'accès à la propriété actuels qui visent principalement à garder les jeunes et les jeunes familles sur l'île sont encore mal adaptés à la réalité du marché montréalais, malgré la récente hausse des seuils maximaux admissibles (par exemple, le prix d'achat maximal admissible d'un logement neuf pour un ménage sans enfant est de 200 000 \$ et de 280 000 \$ pour un ménage avec enfant²⁰). Le Plan de développement de Montréal ne prévoit pas de bonification de ces programmes.

Afin de cibler davantage les jeunes et les étudiants, le Forum jeunesse propose donc d' :

- Intervenir auprès du gouvernement du Québec afin de prévoir des mesures particulières pour faciliter l'accès à des logements abordables pour les jeunes et les étudiants (notamment par le logement étudiant) et bonifier les programmes d'accession à la propriété.

Dans cette même section du Plan d'action, il est également proposé d'« Améliorer l'offre en équipements collectifs municipaux »²¹. Divers investissements sont prévus pour la mise aux normes de piscines et d'arénas ainsi que pour la construction de nouveaux complexes sportifs et culturels.

Le Forum jeunesse souhaite qu'il soit précisé que l'ensemble de ces travaux et nouveaux bâtiments sera réalisé dans le respect des normes les plus élevées en termes d'efficacité

¹⁸ Ibid.

¹⁹ *La migration interrégionale au Québec en 2011-2012*, bulletin Coup d'œil sociodémographique, Institut de la statistique du Québec, mars 2013.

²⁰ "Habiter Montréal", *Accession à la propriété*, Ville de Montréal, [en ligne]

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=4977,15547564&_dad=portal&_schema=PORTAL (consulté le 14 août 2013).

²¹ PDM, p.66.

énergétique. Une référence à ces normes d'efficacité énergétique viendrait renforcer l'un des principes de développement du PDM : « une ville qui réduit la pollution et les gaz à effet de serre (GES), s'adapte aux changements climatiques et accroît sa biodiversité »²².

Pour montrer que la protection de l'environnement et le développement durable sont des axes transversaux du PDM, il est selon nous utile de rappeler autant que possible dans l'ensemble des actions proposées la façon dont ces engagements pourront être mis en pratique.

C'est pourquoi, le Forum jeunesse propose de :

- Préciser que l'ensemble des travaux en équipements collectifs municipaux sera réalisé dans le respect des plus hautes normes en matière d'efficacité énergétique.

Le plan d'action propose ensuite d'« Intervenir en priorité dans les secteurs défavorisés »²³. Le programme est très ambitieux et vise « le logement, les équipements collectifs, l'aménagement des parcs, les conditions sociales, l'accès à l'emploi, la persévérance scolaire, l'intégration des communautés immigrantes et la réinsertion sociale des personnes marginalisées »²⁴. Le budget de fonctionnement prévu est toutefois bien maigre (14,6 millions de \$) comparé à ceux attribués aux autres objectifs dans cette même section du Plan d'action (par exemple : 378 millions de \$ pour les investissements en équipements publics municipaux). Le Forum jeunesse croit qu'étant donné l'ampleur des défis à relever dans les secteurs défavorisés de la métropole un budget plus conséquent devrait être prévu.

Le Forum jeunesse propose donc de :

- Prévoir un budget de fonctionnement plus important pour l'objectif « intervenir en priorité dans les secteurs défavorisés. »

Dans l'objectif « Verdir les quartiers », le Plan prévoit notamment la protection des milieux naturels, l'augmentation de l'indice de canopée et l'aménagement de promenades urbaines²⁵. Pour le Forum jeunesse, il est essentiel que les espaces verts et bleus soient davantage développés et protégés²⁶.

²² PDM, p.15.

²³ PDM, p.70.

²⁴ PDM, p.71.

²⁵ PDM, p.68.

²⁶ Le Montréal de ma génération, priorités jeunesse 2010-2015, Forum jeunesse de l'île de Montréal, p.9.

Il importe aussi de rendre accessibles les berges et le fleuve pour que la population puisse investir ces lieux privilégiés, par exemple par l'aménagement de circuits cyclables ou piétonniers. Le Plan d'action du PDM prévoit la création de promenades riveraines au Parc Jean-Drapeau. Le Forum jeunesse croit que ce Plan d'action devrait être plus ambitieux et envisager l'accès aux berges pour l'ensemble du territoire de la Ville de Montréal.

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. Le projet de trame verte et bleue du PMAD²⁷ ne prévoit pas de grand réaménagement des rives sur l'île de Montréal.

Le Forum jeunesse propose donc d'ajouter:

- Acquérir de nouveaux espaces pour la protection et la mise en valeur des parcs et espaces verts en rive partout sur le territoire de la Ville de Montréal.

Accroître le transport collectif et actif

Le Forum jeunesse se réjouit que l'une des priorités du plan d'action du PDM soit celle d'accroître l'utilisation du transport collectif et actif.

Les émissions de GES issues du secteur du transport ont augmenté de 27 % en 16 ans. Le secteur du transport est aujourd'hui responsable de près de 40 % des émissions de GES de la région de Montréal²⁸.

L'enjeu du financement du transport collectif est capital. Dans son avis déposé en mai 2012 dans le cadre de la consultation publique sur le financement du transport en commun dans le grand Montréal, le Forum jeunesse prônait un meilleur équilibre des contributions. Il proposait de passer du principe de l'utilisateur-payeur à celui du bénéficiaire-payeur qui inclut un plus grand nombre de participants, qu'ils soient des bénéficiaires directs ou indirects²⁹.

²⁷ La trame verte et bleue du Grand Montréal, http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20130228_fascicule_trameVerteBleue.pdf

²⁸ Inventaire des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise, Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, « Le Québec en action vert 2020 », gouvernement du Québec 2012 [en ligne] http://www.mddefp.gouv.qc.ca/changements/plan_action/pacc2020.pdf.

²⁹ « Pour que le transport en commun devienne une véritable alternative » Mémoire du Forum jeunesse de l'île de Montréal, déposé dans le cadre de la consultation publique sur le transport en commun dans le Grand Montréal, Commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal, mai 2012 [en ligne] http://www.fjim.org/v3/publications_avis/tc.pdf.

Pour mieux financer les infrastructures routières et le transport collectif, la Ville propose dans son Plan d'action de majorer la taxe sur l'essence, d'indexer la taxe sur les droits d'immatriculation dans l'ensemble du territoire de l'AMT et d'instaurer un péage routier régional³⁰. Nous croyons qu'il s'agit d'initiatives intéressantes pour diversifier les sources de revenus.

Toutefois, l'ensemble de ces mesures devrait être déterminé en concertation avec les villes du cœur de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) d'où proviennent la majorité des déplacements quotidiens vers Montréal³¹ pour éviter que ce ne soit que les insulaires qui contribuent, mais plutôt l'ensemble des bénéficiaires.

Le Forum jeunesse propose donc d'ajouter :

- 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 les villes du cœur de la CMM.

Pour le Forum jeunesse, il est aussi très important d'offrir des tarifs abordables aux usagers de transport en commun, particulièrement aux jeunes.

Les étudiants suivent de plus en plus des parcours scolaires atypiques, plusieurs retournent aux études, d'autres encore y restent plus longtemps afin de terminer leur programme ou de poursuivre des études supérieures³². À l'université, l'étudiant à temps plein est en moyenne âgé de 22,9 ans au premier cycle, de 28,5 ans à la maîtrise et de 31,2 ans au doctorat³³.

Pourtant le tarif réduit du transport en commun à Montréal s'arrête toujours à 25 ans.

Pour le Forum jeunesse, il est nécessaire que tous les étudiants à temps plein qui habitent sur l'île puissent continuer de bénéficier du tarif réduit, peu importe leur âge, afin qu'ils puissent consacrer une part moins importante de leur budget à leurs déplacements et puissent être plus nombreux à faire le choix de ce transport écologique.

³⁰ PDM, p.76.

³¹ Laval, Longueuil, Couronne Nord et Couronne Sud, voir l'Enquête Origine Destination, AMT, 2008 [en ligne]

http://www.amt.qc.ca/uploadedFiles/AMT/Site_Corpo/L%60AMT/Portrait_de_la_mobilite%C3%A9/Enquete-OD-2008-resultats-presentation%281%29.pdf

³² Dale, Meghan, *Les tendances de la composition selon l'âge des étudiants et des diplômés collégiaux et universitaires*, Statistiques Canada, décembre 2010.

³³ Les conditions étudiantes, Fédération étudiante universitaire du Québec,

<http://1625canepassepas.ca/la-hausse/conditions-etudiantes/>, consulté le 20 juin 2013.

Les jeunes du Forum jeunesse tiennent à rappeler qu'il ne faut pas oublier que d'autres clientèles jeunes auraient également besoin de ce coup de pouce pour se déplacer plus facilement sur l'ensemble de l'île.

Comme première étape avant d'instaurer un tarif réduit pour tous les jeunes dans le besoin, le Forum jeunesse recommande donc que le Plan d'action du PDM prévoie d' :

- Instaurer un tarif réduit pour tous les étudiantes et étudiants de plus de 25 ans inscrits à temps plein.

De surcroît, pour que les jeunes fassent davantage le choix du transport collectif plusieurs améliorations seraient à apporter au réseau qui ne sont pas mentionnées dans le Plan d'action du PDM. Nous pensons particulièrement à la fréquence et la synchronisation des autobus, la réfection du métro pour un service plus fiable, la bonification de l'offre de service pour les extrémités de l'île et les territoires peu desservis et la meilleure coordination des services entre les différentes sociétés de transport. La Ville pourrait notamment intervenir auprès de la STM et de l'AMT pour l'amélioration de ces services.

Les services et horaires pourraient aussi être mieux adaptés aux différentes réalités des jeunes. Par exemple, l'ouverture du métro pendant 24 heures, comme c'est déjà le cas dans plusieurs villes européennes, permettrait de répondre aux besoins des travailleurs atypiques qui sont souvent jeunes.

Le Forum jeunesse propose donc d'ajouter aux objectifs de cette section du Plan d'action:

- Intervenir auprès de la STM et de l'AMT pour accroître la fiabilité et l'efficacité du transport en commun partout sur l'île et adapter les services et horaires aux différentes réalités des jeunes.

Le Plan d'action propose aussi de « favoriser et sécuriser les déplacements pour les piétons et les cyclistes »³⁴.

Le Forum jeunesse croit que les objectifs visés ici pourraient être beaucoup plus ambitieux et viser l'augmentation significative de l'utilisation de la marche ou du vélo, comme on l'observe en Europe. À titre d'exemple, les Néerlandais effectuent 46 % de leurs déplacements à pied ou à vélo et les Allemands, 34 %. À l'échelle des villes, à Copenhague, 37 % des déplacements vers le travail se font à vélo et l'on vise 50 % pour

³⁴ PDM, p.77.

2015³⁵. À Montréal, la part modale du transport actif qui comprend donc les déplacements à pied et à vélo est de 15 %. Une étude démontre que 18 % des déplacements effectués en automobile sur l'île de Montréal pourraient théoriquement se faire à vélo³⁶. Rappelons que plus du tiers des déplacements de moins de 1 km à Montréal sont effectués en automobile.

Le Plan d'action ne propose qu'une maigre augmentation de 3 points de pourcentage de la part modale du transport actif sur l'île pour 2020.

Si l'on vise un taux beaucoup plus élevé, il faudrait cependant assurer un maximum de sécurité pour la marche et étendre davantage le réseau cyclable. En 2007, le Plan de transport de la Ville de Montréal prévoyait déjà d'atteindre 800 km de voies cyclables en 2014³⁷. Le Plan d'action du PDM prévoit ce même objectif pour 2015.

Le FJÎM recommande donc de :

- Viser une augmentation de la part modale du transport actif bien supérieure au 18 % prévu en 2020 et de développer le réseau cyclable de Montréal au-delà des 800 kilomètres de voies cyclables prévus pour 2015.

Moderniser les infrastructures et investir dans la qualité du domaine public

Ensuite, le Plan d'action du PDM prévoit des travaux majeurs sur les réseaux d'eau et de voirie. Ces travaux impliqueront l'attribution d'importants contrats publics totalisant plus de 2 milliards de dollars³⁸.

Le Forum jeunesse croit qu'il s'agit d'une occasion pour repenser en profondeur les investissements publics et les critères d'attribution des contrats. Montréal devrait viser les entreprises compétentes et engagées non seulement en matière de saine gouvernance, mais aussi en matière de gestion durable de l'environnement et de responsabilité sociale.

Il s'agit d'appliquer une vision intégrée et à long terme du développement de la ville. Cette vision suppose de comprendre la responsabilité sociale dans un sens large et donc

³⁵ VÉLO QUÉBEC, État du vélo en 2010, Page 25, 2010, http://www.velo.qc.ca/files/file/vq/VQ_EV2010_fr.pdf (consulté le 29 septembre 2011).

³⁶ 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.

³⁷ Plan de transport 2007, « Réinventer Montréal », Ville de Montréal, [en ligne] http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/LIBRAIRIE_FR/DOCUMENTS/PLAN_DE_TRANSPORT.PDF (consulté le 14 août 2013)

³⁸ PDM, p.79.

indissociable de la saine gouvernance, de la protection de l'environnement et du respect des droits des travailleurs, notamment.

Afin d'intégrer cette vision globale, il faudrait s'attarder sur la mise en place d'une série de critères pour déterminer le choix des entreprises partenaires.

Le Forum jeunesse propose donc d' :

- Établir une série de critères pour que les entreprises choisies pour la réalisation de ces importantes modernisations des réseaux d'eau et de voirie soient engagées non seulement en matière de saine gouvernance, mais aussi en matière de gestion durable de l'environnement et de responsabilité sociale.

Ces importants travaux doivent aussi constituer une occasion de revoir l'aménagement des lieux. Le Forum jeunesse se réjouit que le Plan d'action précise qu'un programme de requalification de grands secteurs ou de grandes artères sera mis en place pour favoriser le transport collectif et actif, la plantation d'arbres, la gestion intégrée de l'eau et la revalorisation du cadre bâti³⁹.

Cadre financier

La concrétisation et le succès des projets du Plan de développement de Montréal dépendront en grande partie du cadre financier global qui lui sera attribué. Ce cadre devra déterminer les contributions de différentes parties : la Ville, la CMM, le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada.

Le Forum jeunesse croit qu'il est temps pour le gouvernement du Québec, mais aussi pour le gouvernement du Canada de reconnaître à sa juste valeur le rôle de métropole de Montréal. Le financement du Plan de développement de Montréal est une excellente occasion pour ces deux paliers de gouvernement de montrer qu'ils accordent une importance de taille à la plus grande métropole francophone d'Amérique du Nord.

L'île de Montréal regroupe 24 % de la population du Québec, ce qui représente près de 2 millions de personnes qui génèrent 34,5 % du PIB de la province.

Pourtant, que ce soit dans les domaines de la santé, de l'éducation, de l'entrepreneuriat ou de la relève, Montréal souffre d'un sous-financement systémique⁴⁰. À titre

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Ripeau, Danielle, Conseillère stratégique, planification et recherche, CRÉ de Montréal, « Un sous-financement systémique », Panel : *Vers quelle stratégie de financement à long terme ?*, lors de la journée

d'exemple, et pour ne nommer que celle-ci, même si 28 % des jeunes du Québec habitent l'île de Montréal, la part de l'enveloppe du fonds d'investissement national que gère le Forum jeunesse de l'île de Montréal pour développer des projets (le Fonds régional d'investissement jeunesse) n'est que de 14 %. Le financement par jeune est de 2,35 \$ à Montréal alors qu'il est de 4,79 \$ à Laval, par exemple. Ce qui signifie que sur 372 projets déposés et jugés intéressants depuis 2009 seuls 66 ont pu être financés.

« Ce déficit d'investissement à Montréal épuise ses ressources et risque à plus ou moins court terme d'étouffer son dynamisme »⁴¹. Le Plan de développement de Montréal a pour objectif de rêver le Montréal de demain en portant la vision stratégique pour les générations actuelles et futures. Il est donc essentiel pour l'avenir de la métropole qu'il soit pourvu de ressources à la hauteur de ses ambitions.

Le Forum jeunesse demande donc à la Ville de :

- Faire les représentations nécessaires pour que le gouvernement du Québec et du Canada reconnaissent par des mesures concrètes le rôle moteur de métropole de Montréal et investissent les sommes conséquentes nécessaires pour la réalisation des ambitions du Plan de développement de Montréal.

En conclusion, le Plan de développement de Montréal devrait être une occasion pour montrer encore plus d'ambition pour notre ville. Pour que les jeunes se réapproprient leur ville et aient envie d'y rester, il importe qu'ils soient partie prenante du processus de développement et que leurs priorités soient davantage prises en compte. Le Forum jeunesse apporte dans ce mémoire quelques propositions concrètes. Il faut entre autres viser un véritable développement durable des milieux de vie tout en prévoyant une ouverture aux initiatives les plus innovantes. En somme, il est, selon nous, primordial que le jeune citoyen trouve davantage sa place au cœur de cette vision stratégique proposée pour les vingt prochaines années.

du 4 juin 2013 – « le leadership de Montréal, la métropole », Office de consultation publique de Montréal 2013.

⁴¹ *Ibid.*

Synthèse des propositions du Forum jeunesse de l'île de Montréal

Les principes de développement :

- « la **contribution essentielle des citoyens**, des collectivités et des partenaires à l'ensemble de l'élaboration et à la mise en œuvre du Plan »
- « Une ville qui reconnaît et mise sur la grande richesse de sa diversité culturelle et sur sa jeunesse. »

Section Vision : « Travailler et étudier à Montréal » :

- Faire des représentations auprès du gouvernement du Québec pour faciliter la vie des étudiants et leur rétention, notamment par le logement et auprès de la STM pour offrir un transport collectif accessible à tous les étudiants habitant l'île de Montréal.

Section « Aménager la ville » :

- Définir les objectifs et viser l'excellence pour le choix des critères de performance environnementale liés à l'aménagement et à l'architecture de qualité tel qu'énoncé dans la section « Aménager la ville ».

Plan d'action 2013-2017

Renforcer le leadership de Montréal à titre de métropole

- Prévoir un aménagement adapté à l'hiver pour l'ensemble des projets urbains identifiés et prévoir un projet ambitieux de promenade urbaine comparable aux grands projets des villes de Paris et New York.

Aménager la qualité de vie des collectivités dans les quartiers

- Intervenir auprès du gouvernement du Québec afin de prévoir des mesures particulières pour faciliter l'accès à des logements abordables pour les jeunes et les étudiants (notamment par le logement étudiant) et bonifier les programmes d'accession à la propriété.
- Préciser que l'ensemble des travaux en équipements collectifs municipaux sera réalisé afin que soient respectées les plus hautes normes en matière d'efficacité énergétique.
- Prévoir un budget de fonctionnement plus important pour l'objectif « intervenir en priorité dans les secteurs défavorisés. »

- Acquérir de nouveaux espaces pour la protection et la mise en valeur des parcs et espaces verts en rive partout sur le territoire de la Ville de Montréal.

Accroître le transport collectif et actif

- 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 les villes du cœur de la CMM.
- Instaurer un tarif réduit pour tous les étudiantes et étudiants de plus de 25 ans inscrits à temps plein.
- Intervenir auprès de la STM et de l'AMT pour accroître la fiabilité et l'efficacité du transport en commun partout sur l'île et adapter les services et horaires aux différentes réalités des jeunes.
- Viser une augmentation de la part modale du transport actif bien supérieure au 18 % prévu en 2020 et développer le réseau cyclable de Montréal au-delà des 800 kilomètres de voies cyclables prévus pour 2015.

Moderniser les infrastructures et investir dans la qualité du domaine public

- Établir une série de critères pour que les entreprises choisies pour la réalisation de ces importantes modernisations des réseaux d'eau et de voirie soient engagées non seulement en matière de saine gouvernance, mais aussi en matière de gestion durable de l'environnement et de responsabilité sociale.

Cadre financier

- Faire les représentations nécessaires pour que le gouvernement du Québec et du Canada reconnaissent par des mesures concrètes le rôle moteur de métropole de Montréal et investissent les sommes conséquentes nécessaires pour la réalisation des ambitions du Plan de développement de Montréal.