
Être à la hauteur de notre réputation

*Plateforme de revendications
municipales*

CRE 

CREM

Coalition régionale étudiante de Montréal
Octobre 2017

Associations étudiantes de la CREM



La CREM est un regroupement d'associations étudiantes collégiales et universitaires de la région montréalaise. Celles-ci défendent l'accessibilité à l'éducation et portent la voix de plus de 260 000 étudiants et étudiantes de niveau postsecondaire.

Organisations appuyant la démarche de la CREM

FORCEJEUNESSE
SOLIDAIRES AU PRÉSENT, RESPONSABLES FACE À L'AVENIR

 **FORUM JEUNESSE**
DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

 **UTILE**


trajectoire
trajectoire.quebec

La démarche des associations étudiantes de la CREM est aussi soutenue par plusieurs organisations de la société civile.

Introduction

En février 2017, une étude de l'Institut Quacquarelli Symonds (QS) couronnait Montréal comme meilleure ville étudiante au monde. Avec plusieurs universités et cégeps ainsi que plus de 350 000 étudiantes et étudiants universitaires, collégiaux et au secondaire-professionnel sur son territoire, Montréal s'affiche sans équivoque parmi l'élite des villes étudiantes. Si la Métropole a pu devancer des villes comme Paris, Londres et Tokyo au classement, c'est en raison du faible coût de la vie et des études, du haut taux d'employabilité et de la qualité de l'expérience étudiante.

À l'aube de la campagne électorale municipale 2017, la Coalition régionale étudiante de Montréal s'est constituée d'associations étudiantes représentant plus de 260 000 étudiants et étudiantes de niveau postsecondaire afin de proposer aux partis politiques et aux candidats et aux candidates à l'élection municipale de 2017 les revendications de la communauté étudiante montréalaise.

Si nous voulons célébrer le titre de meilleure ville étudiante du monde, il faut prendre les actions nécessaires afin de garder le premier rang. Si Montréal peut se targuer de trôner en haut du classement, elle se doit aussi de répondre aux demandes de la communauté qui lui permet de briller : la communauté étudiante. De cette façon, Montréal pourra s'assurer d'être à la hauteur de sa réputation.

Transport en commun

La question de la mobilité est primordiale pour les étudiantes et les étudiants montréalais. Comme elles et ils sont peu nombreux à posséder une voiture, que les institutions d'enseignement supérieurs disposent de peu de stationnements et qu'ils sont généralement peu abordables, les membres de la communauté étudiante se tournent naturellement vers des modes de transport moins coûteux et, par chance, plus écologiques. Ce choix de transports plus verts s'inscrit aussi dans un désir de responsabilité environnementale, de diminution de l'empreinte écologique et de développement durable, idées phares pour la génération dont proviennent les étudiantes et les étudiants d'aujourd'hui.

Un rapport récent de l'Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant (UTILE 2017) a permis de démontrer la forte dépendance des étudiantes et des étudiants montréalais au service de transport en commun, ainsi que d'identifier la proximité d'une station de métro comme étant l'un des principaux facteurs dans le choix d'un logement. Le rapport indique aussi clairement que la répartition du domicile chez la communauté étudiante montréalaise se fait le long des lignes de métro.

Alors que les autorités de transport montréalaises et québécoises ont affirmé à plusieurs reprises dans les dernières années que le prolongement de la ligne bleue se réaliserait, les délais qui ne cessent de s'accumuler nous poussent à réaffirmer clairement que ce prolongement doit être la priorité en matière de développement du transport en commun à Montréal. Considérant la très grande importance de la proximité d'une station de métro dans le choix d'un logement pour la communauté étudiante, nous croyons que le prolongement de la ligne bleue permettra de réduire le stress sur le marché locatif des quartiers plus centraux, donnant ainsi aux étudiantes et aux étudiants de Montréal un accès au marché locatif de l'est de la ville. D'autre part, le prolongement de la ligne bleue permettrait à un nombre estimé à plus de 25 000 personnes de profiter du métro afin de se rendre des quartiers plus à l'est vers le centre-ville et vers les autres quartiers desservis par le réseau. Avec l'annonce récente de l'ARTM quant à un prolongement de la ligne bleue, nous sommes d'avis qu'un appui devrait aller de soi.

Revendication 1 :

[Que la Ville de Montréal priorise le dossier du prolongement de la ligne bleue dans le cadre du développement du transport en commun à Montréal.](#)

L'utilisation du transport en commun comme principal moyen de transport par la communauté étudiante engendre une grande dépendance de cette dernière aux horaires et aux circuits d'autobus et de métro. Si, au courant de l'été, l'ensemble des Montréalais et des Montréalaises ont pu se réjouir du prolongement des heures d'ouvertures de la ligne bleue du métro, il en reste encore à faire afin d'améliorer le service d'autobus de nuit ainsi que les heures d'ouverture du métro. En effet, la communauté étudiante rapporte souvent que le service d'autobus de nuit est déficient à cause du manque de passages, mais aussi simplement à cause du manque d'harmonisation des horaires entre les différents trajets. Cela mène à des délais trop importants lors des transferts et complique grandement les transports de nuit. Que ce soit lors des périodes d'examen où les séances d'études à la bibliothèque se terminent aux petites heures du matin, ou encore après les périodes d'examen lorsque les étudiantes et les étudiants laissent aller leur stress dans des soirées festives, ce manque de cohésion du réseau n'encourage pas à utiliser le transport collectif. Les autres options de transport sont donc le taxi, plutôt coûteux, ou encore la conduite en état de fatigue ou d'intoxication, qui ne devraient pas être considérées. Afin de rendre les déplacements de nuit plus sécuritaires et que pour attirer davantage de nouveaux utilisateurs et utilisatrices, il est important de rendre le transport en commun plus compétitif par rapport à la voiture. Dans ce contexte, nous croyons que le service de nuit de la STM doit être amélioré.

Revendication 2 :

[Que la ville de Montréal mandate la STM afin qu'elle bonifie son service de nuit en étendant et en harmonisant les heures d'ouverture du métro, en augmentant la fréquence des passages ainsi qu'en améliorant la cohésion des différents trajets d'autobus.](#)

La communauté étudiante s'étend aussi sur l'ensemble du territoire de la grande région montréalaise. À l'heure actuelle, les tarifs varient grandement selon les municipalités. Il en va de même pour les tarifs étudiants. Alors que la nouvelle Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), sur laquelle siège actuellement le maire de Montréal, se penchera sur l'harmonisation des tarifs sur l'ensemble du territoire métropolitain, nous croyons qu'il est important de maintenir l'accès à un tarif réduit étudiant pour la population étudiante digne de ce nom. Nous croyons donc que le tarif étudiant doit offrir un rabais minimal de 40 % par rapport au tarif régulier, comme c'est actuellement le cas à la STM.

Revendication 3 :

Que la ville de Montréal prenne position en faveur d'un tarif réduit étudiant offrant un rabais minimal de 40 % pour l'ensemble du territoire couvert par l'ARTM.

À la rentrée 2017, les étudiantes et les étudiants montréalais de plus de 25 ans ont pu enfin profiter du tarif réduit étudiant pour le transport en commun. En effet, un article dans la loi constitutive de l'ARTM est venu mettre fin à une discrimination insensée basée sur le critère de l'âge. Aujourd'hui, grâce à un combat mené par la CREM, c'est l'ensemble des étudiantes et des étudiants montréalais inscrits à temps plein qui peuvent bénéficier du tarif réduit.

Nous croyons cependant que le statut d'étude (temps plein ou temps partiel) n'est pas une bonne mesure de la situation financière d'un étudiant ou d'une étudiante. De plus, plusieurs personnes sont considérées à temps partiel, mais sont à la limite d'un horaire à temps plein. Enfin, certaines étudiantes et certains étudiants n'ont pas le choix d'être à temps partiel en raison de leur situation financière précaire. Nous voyons alors mal pourquoi ils et elles ne pourraient pas avoir accès au tarif réduit. Ce sont près de 50 000 étudiantes et étudiants universitaires et collégiaux, en plus des personnes en formation professionnelle, qui pourraient bénéficier d'une telle mesure. Si nous sommes conscients que le chantier de l'harmonisation des tarifs occupera l'avant-scène des questions financières pour la prochaine année, nous croyons qu'il serait tout de même intéressant que la ville de Montréal, de pair avec l'ARTM et le mouvement étudiant, se penche sur la question de l'élargissement du tarif étudiant à l'ensemble de la communauté étudiante, peu importe le statut d'étude.

Revendication 4 :

Que l'ARTM, en collaboration avec le mouvement étudiant, étudie les coûts de l'élargissement du tarif réduit à l'ensemble de la population étudiante montréalaise, peu importe le statut d'études.

Transport actif

Le système de vélos libre-service BIXI a été mis en service par la ville de Montréal en mai 2009. Ce système est une excellente initiative afin de limiter l'usage de la voiture et de favoriser un mode de transport actif. L'abonnement annuel au service BIXI est fixé à 89 \$ et ce tarif est le même pour tous les Montréalais et toutes les Montréalaises. Tout comme c'est actuellement le cas pour le transport en commun, il serait intéressant d'offrir des tarifs préférentiels pour les étudiants et les étudiantes puisque leur condition financière est généralement précaire. Bien que BIXI se soit constitué en OBNL depuis 2014, la ville de Montréal est toujours responsable d'une partie de son financement et de son bon fonctionnement. Nous considérons qu'il est important de favoriser le transport actif et l'accès aux campus par ce type de moyen de transport. De plus, nous sommes d'avis qu'un tarif préférentiel étudiant aurait pour effet d'augmenter le nombre d'utilisateurs et d'utilisatrices du service BIXI parmi la communauté étudiante.

Revendication 5 :

Que la ville de Montréal appuie l'instauration d'un tarif étudiant pour le système de vélos libre-service BIXI.

Logement

En début d'année, le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral ont annoncé une enveloppe conjointe de 400 M\$ sur 2 ans pour soutenir le développement de logements abordables et sociaux. Il s'agit d'un enjeu important puisque la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) reconnaît que le Grand Montréal compte plus de 135 000 ménages locataires à faible revenu ayant des difficultés à se loger. De plus, le Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable (PAMLSA) 2015-2020 précise que les étudiantes et les étudiants font partie des groupes les plus importants dont les besoins en logements ne sont pas comblés de façon satisfaisante par les programmes actuels (Communauté métropolitaine de Montréal 2015). Ce constat est confirmé par l'UTILE dans son récent rapport spécifique sur la situation à l'Université de Montréal (UTILE 2017), qui démontre que le taux d'effort médian de la population étudiante montréalaise est de 42 % alors qu'il doit être sous la barre de 30 % pour qu'un logement soit considéré abordable. En fait, ce sont 7 étudiants et étudiantes locataires sur 10 qui ont un taux d'effort supérieur à 30 %.

Dans ce contexte il est important que la ville de Montréal prenne des mesures pour prioriser et faciliter la construction de logement abordable.

Revendication 6 :

[Que la ville de Montréal priorise et facilite la construction de logement abordable sur son territoire.](#)

Le récent rapport de l'UTILE rapporte par ailleurs une autre observation inquiétante : l'importance de l'itinérance cachée de la communauté étudiante. En effet, le rapport souligne qu'une étudiante ou un étudiant sur vingt à l'Université de Montréal s'est retrouvé en situation d'itinérance au cours des 12 derniers mois. Cette proportion grimpe à 6,4 % chez les locataires (UTILE, 2017). Il serait intéressant de mieux cerner l'ampleur du phénomène afin d'identifier les solutions adéquates à mettre en place. Pour ce faire, le prochain plan d'action en itinérance de la ville de Montréal, prévu pour 2018, devrait comporter un volet sur l'itinérance cachée de la communauté étudiante.

Revendication 7 :

[Que le prochain plan d'action montréalais en itinérance comporte un volet sur l'itinérance cachée de la communauté étudiante.](#)

La représentation jeunesse

La meilleure façon d'améliorer la qualité de vie des jeunes montréalaises et des jeunes montréalais est, avant toute chose, de prendre en considération leur point de vue. Dans ce contexte, la faible présence des moins de 35 ans dans les lieux décisionnels s'avère problématique.

Alors que selon l'Institut de la statistique du Québec, la région administrative de Montréal est constituée de près de 44 % de personnes âgées de moins de 35 ans (ISQ 2016), leur poids dans les différents comités et instances de la ville de Montréal demeure très faible. En effet, un rapport du Conseil jeunesse de Montréal soulignait que le groupe des 18-30 ans ne représentait que 6 % des personnes dans les instances de la ville de Montréal alors que celui des 31-40 ans ne représentait que 14 %. (Conseil jeunesse de Montréal 2015)

Si le nombre d'élus et d'élues municipaux de moins de 35 ans dépend en partie des aléas du choix démocratique des citoyens, certaines solutions existent afin de pallier la sous-représentation des jeunes.

En effet, le 7 décembre dernier, l'Assemblée nationale du Québec adoptait à l'unanimité le projet de loi 693 visant à dédier un siège à un ou une jeune de moins de 35 ans sur les conseils d'administration des sociétés d'État québécoises. Il s'agit selon nous d'une excellente façon de donner davantage de place aux jeunes dans les instances décisionnelles.

C'est pourquoi nous sommes d'avis que la ville de Montréal devrait se doter d'une politique semblable afin que les moins de 35 ans aient une plus grande place au sein des comités, des groupes de travail et des instances décisionnelles de la ville de Montréal. Il s'agit, selon nous, de la meilleure solution pour que leurs besoins et intérêts soient véritablement pris en considération dans les politiques municipales. Il est temps que Montréal fonctionne véritable « par, pour et avec les jeunes ».

Revendication 8 :

[Que des sièges soient réservés pour des personnes de moins de 35 sur les comités spéciaux et les conseils d'administration des organismes municipaux relevant de la ville de Montréal.](#)

Rappel des revendications

Revendication 1 :

Que la ville de Montréal priorise le dossier du prolongement de la ligne bleue dans le cadre du développement du transport en commun à Montréal.

Revendication 2 :

Que la ville de Montréal mandate la STM afin qu'elle se dote de plan pour bonifier son service de nuit en étendant et en harmonisant les heures d'ouverture du métro ainsi qu'en améliorant la cohésion des différents trajets.

Revendication 3 :

Que la ville de Montréal prenne position en faveur d'un tarif réduit étudiant offrant un rabais minimal de 40 % pour l'ensemble du territoire couvert par l'ARTM.

Revendication 4 :

Que l'ARTM, en collaboration avec le mouvement étudiant, étudie les coûts de l'élargissement du tarif réduit à l'ensemble de la population étudiante montréalaise, peu importe le statut d'études.

Revendication 5 :

Que la ville de Montréal appuie l'instauration d'un tarif étudiant pour le système de vélos libre-service BIXI.

Revendication 6 :

Que la ville de Montréal priorise et facilite la construction de logement abordable sur son territoire.

Revendication 7 :

Que le prochain plan d'action montréalais en itinérance comporte un volet sur l'itinérance cachée de la communauté étudiante.

Revendication 8 :

Que des sièges soient réservés pour des personnes de moins de 35 sur les comités spéciaux et les conseils d'administration des organismes municipaux relevant de la ville de Montréal.

Bibliographie

Conseil Jeunesse de Montréal. 2015. *Portrait de la présence des jeunes au sein des instances décisionnelles et consultatives de la Ville de Montréal et de ses organismes associés.*

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONS_JEUNESSE_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PORTRAIT%20PRESENCE%20DES%20JEUNES_STRUCTURE%20VILLE_ANNEXES.PDF

Communauté métropolitaine de Montréal. 2015. *Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable 2015-2020.*

http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20150618_pamlsc-a-2015-2020.pdf

UTILE. 2017. « Situation résidentielle de la population de l'Université de Montréal ». *Rapport présenté à la FAÉCUM.* Inédit.