



F A É C U M

PLATEFORME DE REVENDICATIONS

ÉLECTIONS MUNICIPALES 2025

**FEDERATION DES ASSOCIATIONS ETUDIANTES
DU CAMPUS DE L'UNIVERSITE DE MONTREAL**

Présenté à la 596^e séance extraordinaire du conseil central

Le 16 septembre 2025

Rédaction :

Frédéric Beaudet, coordination aux affaires externes 2025-2026

Révision :

Yasmeen Lazaar, secrétaire générale 2025-2026

François Allard, conseiller politique

Le contenu de ce document ne représente pas nécessairement le point de vue des personnes autrices.

Ce document a été adopté lors de la 596^e séance extraordinaire du conseil central, le 16 septembre 2025.

FAÉCUM

3200, rue Jean-Brillant, local B-1265

Montréal, QC, H3T 1N8

Tél. 514 343-5947 ♦ Fax. 514 343-7690

www.faecum.qc.ca

info@faecum.qc.ca

Depuis 1976, la Fédération des associations étudiantes du campus de l'Université de Montréal (FAÉCUM) représente, par l'intermédiaire de 85 associations étudiantes, 40 000 étudiants et étudiantes de l'Université de Montréal. Elle a pour mission la défense des droits et intérêts de ses membres dans les sphères universitaire et sociale. Elle vise aussi, par l'entremise de ses services et de ses différentes activités socioculturelles, à améliorer le passage de la population étudiante à l'Université de Montréal. La FAÉCUM est la plus importante association étudiante de campus au Québec.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4
1. TRANSPORT ACTIF	5
2. TRANSPORT EN COMMUN	9
3. LOGEMENT	12
CONCLUSION	14
RAPPEL DES REVENDICATIONS	15
BIBLIOGRAPHIE	16

INTRODUCTION

Du transport au logement, les décisions concernant la gestion de la métropole affectent grandement la qualité de vie de la communauté étudiante montréalaise. Pour continuer à faire de Montréal une destination étudiante de choix, les personnes élues à la Ville doivent donc mettre les besoins étudiants au cœur de leurs prises de décisions.

C'est dans cet esprit que la FAÉCUM a produit cette plateforme de revendications en vue des élections municipales 2025. Les propositions qu'elle contient reflètent les enjeux relevant des compétences municipales que la FAÉCUM juge prioritaires pour améliorer les conditions de vie de la communauté étudiante. La FAÉCUM demande donc aux partis municipaux et aux personnes candidates d'intégrer ces demandes à leur plateforme électorale respective.

1. TRANSPORT ACTIF

Les avantages de l'utilisation du vélo comme moyen de transport sont nombreux et variés, tant pour la personne utilisatrice que pour la collectivité. Du point de vue individuel, le remplacement de la voiture par le vélo permet de promouvoir une meilleure santé tant physique que psychologique. Ces bienfaits contribueraient selon certaines études à une augmentation de l'espérance de vie allant jusqu'à 14 mois¹ ainsi qu'à une réduction des décès², le tout résultant en des économies substantielles à long terme pour le système de santé³. Pour la communauté, l'utilisation du vélo demeure un important vecteur de transition socioécologique, réduisant la quantité d'automobiles sur les routes. Actuellement, près du tiers des trajets de voiture à Montréal sont d'une distance de moins de 10 km, transformer tous ces déplacements en trajets à vélo viendrait avec une diminution de 12 % des émissions de gaz à effet de serre⁴.

C'est entre autres pour toutes ces raisons que la FAÉCUM revendique que les différents paliers de gouvernements prennent les décisions nécessaires pour favoriser l'utilisation du vélo, notamment chez la population étudiante. Dans cette optique, la FAÉCUM s'est dotée en avril 2025 d'un *Avis sur le transport actif à l'Université de Montréal*, brochant un portrait exhaustif des conditions cyclables autour de l'Université de Montréal⁵. Basées sur les données d'utilisation du système de vélo-partage offertes par BIXI, les recommandations issues de l'Avis portent entre autres sur l'accessibilité et la sécurité des infrastructures cyclables sur les axes de déplacement privilégiés par la communauté étudiante de l'Université de Montréal. Plusieurs axes ont donc pu être ciblés, soit par leur manque d'infrastructures ou par l'absence d'aménagements sécuritaires sur les infrastructures existantes.

D'abord, pour les axes où les infrastructures sont tout simplement manquantes, trois principaux se démarquent. Le premier se situe au sud de l'Université de Montréal, sur le chemin de la Côte-des-Neiges. En effet, l'absence de lien cyclable entre le quartier Côte-des-Neiges et le flanc sud du Mont-Royal nuit à la capacité de la communauté étudiante de relier le centre-ville à vélo. Dans un contexte où les plans pour revitaliser le centre-ville se multiplient, favoriser l'accès en transport actif à ce quartier apparaît comme une solution tout indiquée pour parvenir à cet objectif. En effet, le parcours qui relie l'Université de Montréal au

¹ Jeroen Johan de Hartog et al., « Do the Health Benefits of Cycling Outweigh the Risks? », *Environmental Health Perspectives* 118, n° 8 (2010): 1109-16, <https://doi.org/10.1289/ehp.0901747>.

² Direction du développement des individus et des communautés, *Liens entre les caractéristiques de l'environnement bâti et la pratique sécuritaire du vélo : synthèse de connaissances* (Institut national de santé publique du Québec, 2016), https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2158_liens_environnement_bati_pratique_securitaire_velo.pdf.

³ Stefan Gössling et Andy S. Choi, « Transport Transitions in Copenhagen : Comparing the Cost of Cars and Bicycles », *Ecological Economics* 113 (mai 2015): 106-13, <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2015.03.006>.

⁴ David Benatia et al., « Quantifying the Triple-Win Potential of Sustainable Mobility », prépublication, Elsevier BV, 2025, <https://doi.org/10.2139/ssrn.5152056>.

⁵ Fédération des associations étudiantes du campus de l'Université de Montréal (FAÉCUM), *Avis sur le transport actif à l'Université de Montréal* (2025), <https://www.faecum.qc.ca/ressources/documentation/avis-memoires-recherches-et-positions-1/avis-sur-le-transport-actif-a-l-universite-de-montreal>.

centre-ville est l'un des plus désavantageux en termes de détours nécessaires pour emprunter les voies cyclables disponibles⁶.

Un deuxième axe névralgique pour la communauté étudiante de l'Université de Montréal est celui reliant le campus de la montagne et le campus MIL. 25 % des déplacements en BIXI à l'origine ou à destination du campus de la montagne proviennent des quartiers d'Outremont et du Mile End⁷, mais aucun corridor cyclable dédié n'existe actuellement. L'axe de raccord privilégié selon les données de BIXI s'avère être celui de l'avenue Van Horne, qui permettrait de relier le campus MIL jusqu'au cœur du quartier Côte-des-Neiges. Le transit entre le campus de la montagne et le campus MIL serait donc directement amélioré et encouragerait la communauté étudiante qui fréquente ces deux pavillons à se déplacer d'un à l'autre à vélo. Plus qu'un simple lien entre Côte-des-Neiges et Outremont, développer une piste cyclable sur Van Horne qui enjamberait le viaduc Rosemont-Van Horne permettrait aussi de devenir un lien supplémentaire pour rejoindre le REV Saint-Denis, à l'est.

En troisième lieu, de sérieuses lacunes sur le chemin Lucerne nuisent à la connectivité entre l'Université de Montréal et l'arrondissement Saint-Laurent. En effet, il est en ce moment simplement dangereux de traverser à vélo de Saint-Laurent jusqu'à Côte-des-Neiges, notamment en raison du passage sous l'autoroute 40 dénué de toute infrastructure sécuritaire. Ce constat se reflète dans la faible part des déplacements en BIXI à l'origine ou à destination du campus de la montagne qui proviennent de Saint-Laurent, soit moins de 0,5 %⁸. De plus, le chemin Lucerne lui-même est identifié comme un axe de circulation problématique, faisant l'objet de plaintes et d'une pétition en raison de la vitesse excessive des automobilistes qui l'empruntent⁹. Des aménagements cyclables sur cet axe permettraient donc de faire d'une pierre deux coups, en améliorant d'une part la connectivité entre Saint-Laurent et Côte-des-Neiges, en plus d'être une mesure d'apaisement de la circulation.

Ensuite, d'autres axes sur lesquels des infrastructures cyclables existent déjà sont tout de même identifiés comme dangereux pour les personnes utilisatrices. Un exemple flagrant est celui du boulevard Édouard-Montpetit, surtout sur le tronçon entre l'avenue Louis-Colin et l'avenue Vincent-D'Indy. Ce segment, sur le long duquel habite une très forte concentration de personnes étudiantes et qui borde l'entièreté du campus de la montagne par son côté nord, comporte certes une bande cyclable. Toutefois, celle-ci relève davantage de l'esthétisme que du réel aménagement, tant son niveau de sécurité est faible. D'abord, l'espace entre la

⁶ Fédération des associations étudiantes du campus de l'Université de Montréal (FAÉCUM), *Avis sur le transport actif à l'Université de Montréal*.

⁷ Fédération des associations étudiantes du campus de l'Université de Montréal (FAÉCUM), *Avis sur le transport actif à l'Université de Montréal*.

⁸ Fédération des associations étudiantes du campus de l'Université de Montréal (FAÉCUM), *Avis sur le transport actif à l'Université de Montréal*.

⁹ Nicolas Bérubé, « Aménagement favorisant la vitesse excessive: « C'est comme une autoroute ! » », Grand Montréal, *La Presse*, 10 juin 2025, <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2025-06-10/amenagement-favorisant-la-vitesse-excessive/c-est-comme-une-autoroute.php>.

bande cyclable et les voitures est une simple ligne avec quelques délinéateurs en plastique, ce qui n'offre pas de réelle protection contre les accrochages. Il y manque également une zone tampon entre les voitures stationnées et les cyclistes afin de prévenir les emportières, soit la collision entre une personne à vélo et la portière d'une voiture qui s'ouvre subitement. Finalement, la bande cyclable est placée à la gauche des espaces de stationnement, ce qui impose un va-et-vient constant des voitures qui se stationnent à travers la bande cyclable, en plus des autobus de la STM qui doivent couper à travers les cyclistes pour s'arrêter constamment. Pour toutes ces raisons, la bande cyclable du boulevard Édouard-Montpetit nécessite d'être redessinée afin de mieux convenir aux standards de sécurité.

Ainsi, la FAÉCUM propose tant des solutions pour améliorer la connectivité du réseau cyclable que sa sécurité. Ces deux éléments ont d'ailleurs été identifiés par l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce comme les deux aspects de son réseau qui sont à améliorer, le sentiment d'un réseau « incomplet » et « dangereux » étant soulevé dans son *Plan local de déplacement 2024-2034*¹⁰. Le Plan de l'arrondissement souhaite donc « accélérer la réalisation d'un maillage d'aménagements cyclables sécuritaires », un objectif que la FAÉCUM considère pouvoir aider à atteindre grâce à ses revendications.

Revendication 1

La FAÉCUM demande de développer de nouveaux aménagements cyclables sécuritaires sur les axes fréquemment utilisés par la communauté étudiante de l'Université de Montréal avec un manque d'infrastructures cyclables, notamment le chemin de la Côte-des-Neiges, l'avenue Van Horne et le chemin Lucerne.

Revendication 2

La FAÉCUM demande de sécuriser les axes fréquemment utilisés par la communauté étudiante de l'Université de Montréal avec des infrastructures cyclables dangereuses, notamment le boulevard Édouard-Montpetit.

Au-delà du vélo, prioriser le transport actif implique aussi de valoriser la marche comme moyen de déplacement, principalement dans les quartiers avec plus de va-et-vient. À cet effet, la piétonnisation d'artères stratégiques produit des bienfaits en termes de mobilité durable, de sécurité et de dynamisme économique. Interdire le passage des voitures induit en effet une plus grande part de déplacements en modes de transport actif, ce qui réduit l'utilisation de l'automobile ainsi que la congestion¹¹. Pour la sécurité, non seulement les études montrent une diminution des accidents et des décès sur la rue elle-même piétonnisée, mais aussi sur les rues avoisinantes ; c'est tout un quartier qui bénéficie de l'amélioration du sentiment de sécurité apporté par la piétonnisation¹². Finalement, pour ce qui est de la vitalité économique, même si quelques prérequis sont nécessaires afin d'atteindre un résultat optimal, les impacts économiques

¹⁰ *Plan local de déplacements 2024 à 2034* (Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, 2024), https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/pld-cdn-ndg_document_final_1.pdf.

¹¹ Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, *Commerce et zones à priorité piétonne: anticiper les effets possibles* (2012), <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/14006/#dr-viewer>.

¹² Rune Elvik et al., *The handbook of road safety measures*, 2e édition (Emerald Group Publishing, 2009).

globaux semblent généralement être positifs ¹³. En effet, par la piétonnisation, la rue devient un environnement qui favorise la socialisation, le divertissement et ainsi l'achalandage. Sur l'avenue du Mont-Royal, plus de 90 % des personnes clientes sondées en 2024 étaient favorables à la piétonnisation, et une majorité des commerçants étaient favorables à la reconduction de la piétonnisation estivale, surtout les restaurateurs ¹⁴. La prolifération des terrasses fait de cette avenue un lieu prisé pour les personnes cherchant un endroit pour prendre un café, un verre, une bouchée ou simplement pour socialiser.

Du côté de Côte-des-Neiges, un projet bien particulier de piétonnisation interpelle la communauté étudiante, soit Lacombe piétonne. Le projet, lancé en 2022, dure quelques jours à la mi-septembre et transforme l'avenue Lacombe, entre le chemin de la Côte-des-Neiges et l'avenue Gatineau, en un espace piétonnier accueillant et vibrant. La programmation événementielle organisée pour l'occasion par la Société de développement commercial Côte-des-Neiges permet d'attirer bon nombre de personnes du quartier, notamment la communauté étudiante. En effet, les jeunes du secteur fréquentent déjà régulièrement les commerces de l'artère, par exemple le Resto-Bar La Maisonnée, le Caravane Café, le Marché du Village ou encore les multiples restaurants situés du côté nord de l'avenue Lacombe (Sandwicherie Viet, Al Amine, Captain B, etc.) La tenue de Lacombe piétonne permet donc d'attirer encore plus de gens et d'encourager le dynamisme du secteur. Or, puisque cette piétonnisation ne reste que quelques jours, ce n'est pas assez long pour inciter un réel changement d'habitudes chez la population qui réside dans le secteur. De plus, la courte durée de l'événement ne permet pas la mise en place d'installations à long terme, comme des espaces de repos ou encore une déminéralisation de la chaussée. Les retombées économiques de la piétonnisation ponctuelle ne permettent pas non plus d'avoir un réel effet sur la vitalité des commerces de l'endroit, comme en témoignent les locaux du Saint-Houblon et du Zeppelin qui demeurent laissés à l'abandon depuis quelques années. Ainsi, la FAÉCUM souhaiterait que la piétonnisation de l'avenue Lacombe soit mise en place pour toute la durée estivale, à l'image de plusieurs autres artères à travers Montréal, de manière à contribuer au rôle dynamique de l'avenue comme lieu de rencontre, d'échange et de socialisation.

Revendication 3

La FAÉCUM demande de piétonniser la rue Lacombe pour toute la durée estivale, entre le chemin de la Côte-des-Neiges et l'avenue Gatineau.

¹³ Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, *Commerce et zones à priorité piétonne*.

¹⁴ SDAMR, *Société de développement de l'Avenue du Mont-Royal : Bilan annuel 2024* (2024), https://www.mont-royal.net/workspace/uploads/files/rapport-d_activites-2024_final_compressed.pdf.

2. TRANSPORT EN COMMUN

Dans le domaine de la mobilité durable, l'approche Réduire — Transférer — Améliorer, notamment mise de l'avant dans la *Politique de mobilité durable — 2030* du gouvernement du Québec, est un plan en trois étapes visant à prioriser les mesures pour atteindre une réelle réduction des émissions de gaz à effets de serre liées au transport. D'abord, on priorise la réduction des transports motorisés et des distances de déplacement ; ensuite, on transfère les déplacements restants vers des moyens de transport plus énergétiques ; finalement, on améliore l'efficacité énergétique de l'ensemble des véhicules¹⁵. Les transports actifs, le sujet de la section précédente, correspondent donc à la première étape de cette approche en réduisant le nombre de déplacements effectués en transport motorisé. Or, dans une métropole aussi grande que Montréal, des déplacements sur de plus grandes distances continueront toujours de justifier l'importance névralgique d'un réseau de transport en commun structurant, afin de réduire au maximum le nombre de déplacements en voiture. L'accessibilité universelle à la ville pour les personnes à mobilité réduite est un autre justificatif central au maintien d'une offre de transport en commun efficace.

Dans cette optique, le campus de l'Université de Montréal est un endroit parfait pour bonifier le service de transport en commun, pour plusieurs raisons. D'abord, le campus étant perché sur une montagne, l'accessibilité à plusieurs pavillons est compromise pour les personnes à mobilité réduite. En ce moment, ces personnes souhaitant se déplacer sur le campus doivent faire appel à un service de transport adapté, qui les emmènera d'un pavillon à l'autre, selon des contraintes inflexibles plutôt restrictives en termes d'horaires et de réservations¹⁶. Une réelle accessibilité équitable aux pavillons sur le dessus de la montagne est donc une question non réglée pour les personnes à mobilité réduite, en plus de demeurer tout simplement désagréable et contraignante pour les personnes qui fréquentent ces endroits.

Au-delà des problèmes d'accessibilité sur le campus, la desserte de transport en commun implique aussi des iniquités d'accès pour la population de Côte-des-Neiges. En effet, actuellement, le réseau de transport en commun de cette partie de l'arrondissement est surtout dirigé sur un axe est-ouest, avec les lignes 51, 119 et 129 de bus, ainsi que la ligne bleue du métro, laissant au dépourvu les personnes habitant dans le secteur nord de Côte-des-Neiges. Le district Darlington de l'arrondissement demeure donc à quelques dizaines de minutes de marche du pied du campus, et encore plus pour accéder aux pavillons les plus élevés, comme Polytechnique ou le pavillon Jean-Coutu. Dans une perspective de réduire l'utilisation de la voiture, il est donc primordial de faciliter l'accès en transport en commun au campus de l'Université de

¹⁵ Vivre en ville et Équiterre, *Pour un Québec leader de la mobilité durable : l'urgence d'agir pour dépasser la dépendance à l'automobile* (2017), https://carrefour.vivreenville.org/storage/app/media/publications/Idees-et-positions-Memoires/memoire-pour-un-quebec-leader-de-la-mobilite-durable/venv-equiterre_2017_politiquemobiledurable-memoire.pdf.

¹⁶ Services à la vie étudiante, « Transport adapté - directives générales », Université de Montréal, <https://cdn.vieetudiante.umontreal.ca/soutien-etudes/mesures-accommodement/Processus-transport-adapte-campus-etudiants-situation-handicap-UdeM.pdf>.

Montréal, particulièrement pour les personnes qui pourraient facilement avoir un trajet de seulement quelques minutes d'autobus à faire si une desserte nord-sud était implantée par la STM.

C'est exactement dans cet esprit que la STM propose la création d'une nouvelle ligne, la ligne 155, dans sa refonte du réseau de bus prévue pour 2025 qui fut présentée à la FAÉCUM l'hiver dernier. Cette nouvelle ligne de bus a pour objectif de créer, d'une part, un lien nord-sud à travers le quartier Côte-des-Neiges, mais surtout de faire passer un trajet de bus directement sur le campus de l'Université de Montréal. Le tracé forme une boucle autour des avenues Wilderton et Darlington, rejoint la station Édouard-Montpetit, puis suit le boulevard Édouard-Montpetit avant de tourner sur le chemin de la Rampe, traversant le campus de l'Université de Montréal avant de rejoindre de l'autre côté la station Côte-des-Neiges. Ce sont donc trois stations de métro (Édouard-Montpetit, Université-de-Montréal, Côte-des-Neiges) et deux futures stations du REM (Canora, Édouard-Montpetit) directement reliées à un des plus grands pôles d'enseignement supérieur en Amérique du Nord, en plus du CHU Sainte-Justine, de l'Hôpital St. Mary et du secteur commercial du chemin de la Côte-des-Neiges. Il n'y a aucun doute que ce nouveau lien de transport en commun représente un pas de géant pour la mobilité durable dans le quartier, réduisant la dépendance à l'automobile en plus d'être une solution à l'accessibilité universelle pour tous les pavillons du campus.

Malheureusement, malgré toutes les retombées positives du projet, l'avenir du projet de ligne 155 est plus qu'incertain. En effet, celui-ci repose sur la particularité que les chemins qui traversent le campus de l'Université de Montréal appartiennent à cette dernière à titre de chemins privés. Ainsi, le passage d'une ligne de bus sur la montagne engendrerait des coûts pour l'Université de Montréal, tant pour l'installation des arrêts de bus que pour l'entretien subséquent de la voie. Face à ces coûts, l'Université de Montréal s'est donc prononcée en défaveur du projet de ligne 155 si elle devait en assumer l'entièreté de la charge financière. La FAÉCUM demande donc à la Ville et à l'arrondissement d'appuyer l'implantation de la ligne 155, par exemple par un soutien financier ou logistique.

Revendication 4

La FAÉCUM demande à la Ville de Montréal et à l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce de soutenir le développement d'une ligne d'autobus traversant le campus de l'Université de Montréal.

En plus de l'efficacité du réseau de transport en commun, l'abordabilité de ce dernier demeure un point critique pour la communauté étudiante. En effet, malgré le tarif réduit admissible pour les personnes étudiantes, les coûts associés aux titres de transport peuvent rapidement devenir un poids, notamment pour les personnes habitant à l'extérieur de l'île de Montréal. Avec des tarifs mensuels réduits allant jusqu'à 165,25 \$ pour les zones ABCD, la population étudiante a de plus en plus de difficulté à se doter d'une carte mensuelle sans sacrifier ailleurs. Pour s'assurer de promouvoir l'utilisation des transports en commun, il est donc essentiel de réduire le coût du titre de transport pour la population étudiante, permettant d'ailleurs d'encourager la prise d'habitudes qui incluent le transport en commun comme mode de déplacement. La

FAÉCUM propose donc d'appliquer un gel sur toutes les tarifications réduites étudiantes de l'ARTM, afin de jongler entre l'accessibilité financière pour l'ensemble de la communauté étudiante au transport en commun et le financement adéquat du réseau de transport en commun.

Revendication 5

La FAÉCUM demande à la Ville de Montréal de revendiquer un gel sur les tarifs étudiants de l'ARTM.

3. LOGEMENT

La situation du logement à Montréal en est à un point critique. Entre 2019 et 2024, le prix moyen d'un appartement de deux chambres a augmenté de près de 71 %, passant de 1 130 \$ à 1 930 \$¹⁷. Cette augmentation fulgurante est d'autant plus impressionnante qu'elle est largement plus élevée que dans les grandes villes canadiennes de taille comparable ; sur la même période, un logement de même taille à Vancouver a augmenté de 27 %, et de 5 % à Toronto¹⁸. La disponibilité des logements les plus abordables demeure aussi un enjeu des plus préoccupant. Malgré un taux d'inoccupation qui a légèrement augmenté à Montréal dans la dernière année, cette hausse est exclusivement due à la disponibilité des logements les plus dispendieux. Les logements avec un loyer plus abordable conservent effectivement un taux d'inoccupation critique, atteignant 0,4 % pour le premier tercile¹⁹. Ainsi, la disponibilité des logements abordables et l'augmentation historique des cinq dernières années démontrent de la discordance entre l'offre locative et la pression qui s'exerce sur la population locataire.

Le constat ne s'améliore pas du côté de la population étudiante. En 2021, l'Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant (UTILE) mettait sur pied son enquête PHARE, avec pour but de quantifier la situation résidentielle de la population étudiante universitaire²⁰. Parmi les constats les plus inquiétants, on peut d'abord constater que la population étudiante a généralement un taux d'effort très élevé. Le taux d'effort, qui correspond à la proportion du revenu qui est utilisé pour le loyer, est considéré comme sain lorsqu'il se situe en dessous de 30 %. Or, du côté de la population étudiante à Montréal, 73 % se situent au-dessus de ce seuil et sont donc identifiés dans une situation de précarité résidentielle significative. Par comparaison, en 2021, cette même proportion se situait à 27,9 % pour la population locataire générale à Montréal²¹. Évidemment, la population étudiante bénéficie généralement d'un revenu moins élevé que la population générale, ce qui contribue à ce phénomène de taux d'effort extrêmement élevé. Or, l'enquête PHARE identifie que non seulement le revenu disponible de la population étudiante est plus faible, mais leur loyer est aussi de manière générale plus cher. En effet, en 2021, le loyer étudiant médian était 21 % plus élevé que le loyer médian général. Ce montant plus élevé peut directement être lié à la vitesse de croissance des loyers étudiants, qui a aussi été identifiée comme plus rapide que pour le loyer général²². Ainsi, non seulement la crise du logement frappe-t-elle Montréal de plein fouet, mais la population étudiante en est touchée de manière disproportionnée.

¹⁷ Statistique Canada, « Prix des loyers demandés, par type d'unité locative et nombre de chambres à coucher, estimations expérimentales », 2025, <https://doi.org/10.25318/4610009201-FRA>.

¹⁸ Statistique Canada, « Prix des loyers demandés, par type d'unité locative et nombre de chambres à coucher ».

¹⁹ Communauté métropolitaine de Montréal, « Les grands indicateurs du logement locatif dans le Grand Montréal en 2024 », *Notes de l'Observatoire Grand Montréal*, juillet 2025, https://observatoire.cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2025/07/20250714_disponibilite_logement_locatif.pdf.

²⁰ UTILE, *PHARE 2021 : Le logement étudiant au Québec* (2022), https://cdn.prod.website-files.com/604e1456a8cd2bab84c72bc8/63e165b75ec8bcf071660a71_Rapport-PHARE-2021_20230206_avecPT.pdf.

²¹ Statistique Canada, « Pourcentage de ménages consacrant 30 % ou plus de leur revenu aux frais de logement selon le mode d'occupation, 2016 et 2021 », 2021, <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/220921/t004b-fra.htm>.

²² UTILE, *PHARE 2021*.

C'est exactement dans cet esprit que le travail de l'UTILE est donc essentiel. Cet OBNL de logement social se consacre depuis plus d'une dizaine d'années à construire des projets de plusieurs centaines d'appartements abordables et hors marché. Ces projets s'inscrivent d'ailleurs dans une démarche pour tenter d'atteindre 20 % du marché locatif qui soit à but non lucratif afin d'avoir un impact d'envergure sur l'ensemble du marché, un objectif partagé tant par le milieu du logement social que par la Ville de Montréal. En effet, la Ville a inscrit cet objectif du 20 % de logements hors marché dans son *Plan d'urbanisme et de mobilité 2050*, traduisant du potentiel que le logement social incarne comme réponse à la crise du logement. Maintenant, pour se donner les moyens de ses ambitions, la Ville doit mettre en place les leviers nécessaires à la construction d'un maximum de logements sociaux. Ainsi, la Ville doit continuer dans son « approche portefeuille » qui permet aux OBNL de logement social de financer plusieurs projets à la fois, ce qui permet d'accroître la prévisibilité et la montée en échelle. Cette approche mise de l'avant par le Chantier Montréal abordable²³ a déjà permis la conclusion de deux ententes avec l'UTILE et la Société d'habitation et de développement de Montréal pour un total de plus de 1 500 logements dans les prochaines années²⁴. La Ville doit donc continuer à conclure ces ententes, notamment avec l'UTILE, afin d'aider la population étudiante à faire face à la crise du logement.

Revendication 6

La FAÉCUM demande à la Ville de Montréal de poursuivre son « approche portefeuille » de financement des projets de logement social préconisée par le Chantier Montréal abordable.

Revendication 7

La FAÉCUM demande à la Ville de Montréal de conclure une nouvelle « entente portefeuille » avec l'UTILE pour financer la mise en chantier de projets de logement étudiant.

²³ Ville de Montréal, *Chantier Montréal abordable : Pour une ville abordable et résiliente* (2024), https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/vf_rapport_cma_liens_cliquables.pdf.

²⁴ Service de l'habitation, *Budget 2025 : Programme décennal d'immobilisations 2025-2034* (Ville de Montréal, 2024), https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PR%C9SEN_TATION_HABITATION_V2_BUDGET2025_20241126.PDF.

CONCLUSION

Cette plateforme traduit les attentes des 40 000 membres de la FAÉCUM pour les prochaines élections municipales. En plus de porter ces revendications auprès des personnes candidates et des partis politiques, la FAÉCUM vulgarisera ces demandes sur les réseaux sociaux pour mieux faire connaître les enjeux municipaux auprès de sa communauté étudiante.

Que ce soit pour le transport actif, la piétonnisation, le transport en commun ou le logement, les priorités des instances municipales se doivent de refléter les intérêts étudiants. La FAÉCUM continuera à travers les quatre prochaines années à rappeler l'importance des demandes étudiantes aux prochaines personnes élues pour une ville à l'image de sa communauté étudiante.

RAPPEL DES REVENDICATIONS

Revendication 1

La FAÉCUM demande de développer de nouveaux aménagements cyclables sécuritaires sur les axes fréquemment utilisés par la communauté étudiante de l'Université de Montréal avec un manque d'infrastructures cyclables, notamment le chemin de la Côte-des-Neiges, l'avenue Van Horne et le chemin Lucerne.

Revendication 2

La FAÉCUM demande de sécuriser les axes fréquemment utilisés par la communauté étudiante de l'Université de Montréal avec des infrastructures cyclables dangereuses, notamment le boulevard Édouard-Montpetit.

Revendication 3

La FAÉCUM demande de piétonniser la rue Lacombe pour toute la durée estivale, entre le chemin de la Côte-des-Neiges et l'avenue Gatineau.

Revendication 4

La FAÉCUM demande à la Ville de Montréal et à l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce de soutenir le développement d'une ligne d'autobus traversant le campus de l'Université de Montréal.

Revendication 5

La FAÉCUM demande à la Ville de Montréal de revendiquer un gel sur les tarifs étudiants de l'ARTM.

Revendication 6

La FAÉCUM demande à la Ville de Montréal de poursuivre son « approche portefeuille » de financement des projets de logement social préconisée par le Chantier Montréal abordable.

Revendication 7

La FAÉCUM demande à la Ville de Montréal de conclure une nouvelle « entente portefeuille » avec l'UTILE pour financer la mise en chantier de projets de logement étudiant.

BIBLIOGRAPHIE

- Benatia, David, Gabrielle Beaudin, et Muriel Julien. « Quantifying the Triple-Win Potential of Sustainable Mobility ». Prépublication, Elsevier BV, 2025. <https://doi.org/10.2139/ssrn.5152056>.
- Bérubé, Nicolas. « Aménagement favorisant la vitesse excessive: « C'est comme une autoroute ! » ». Grand Montréal. *La Presse*, 10 juin 2025. <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2025-06-10/amenagement-favorisant-la-vitesse-excessive/c-est-comme-une-autoroute.php>.
- Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques. *Commerce et zones à priorité piétonne: anticiper les effets possibles*. 2012. <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/14006/#dr-viewer>.
- Communauté métropolitaine de Montréal. « Les grands indicateurs du logement locatif dans le Grand Montréal en 2024 ». *Notes de l'Observatoire Grand Montréal*, juillet 2025. https://observatoire.cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2025/07/20250714_disponibilite_logement_locatif.pdf.
- Direction du développement des individus et des communautés. *Liens entre les caractéristiques de l'environnement bâti et la pratique sécuritaire du vélo : synthèse de connaissances*. Institut national de santé publique du Québec, 2016. https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2158_liens_environnement_bati_pratique_s_euritaire_velo.pdf.
- Elvik, Rune, Truls Vaa, Alena Erk, et Micheal Sorenson. *The handbook of road safety measures*. 2e édition. Emerald Group Publishing, 2009.
- Fédération des associations étudiantes du campus de l'Université de Montréal (FAÉCUM). *Avis sur le transport actif à l'Université de Montréal*. 2025. <https://www.faecum.qc.ca/ressources/documentation/avis-memoires-recherches-et-positions-1/avis-sur-le-transport-actif-a-l-universite-de-montreal>.
- Gössling, Stefan, et Andy S. Choi. « Transport Transitions in Copenhagen : Comparing the Cost of Cars and Bicycles ». *Ecological Economics* 113 (mai 2015): 106-13. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2015.03.006>.
- Johan de Hartog, Jeroen, Hanna Boogaard, Hans Nijland, et Gerard Hoek. « Do the Health Benefits of Cycling Outweigh the Risks? » *Environmental Health Perspectives* 118, n° 8 (2010): 1109-16. <https://doi.org/10.1289/ehp.0901747>.
- Plan local de déplacements 2024 à 2034*. Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, 2024. https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/pld-cdn-ndg_document_final_1.pdf.
- SDAMR. *Société de développement de l'Avenue du Mont-Royal : Bilan annuel 2024*. 2024. https://www.mont-royal.net/workspace/uploads/files/rapport-d_activites-2024_final_compressed.pdf.
- Service de l'habitation. *Budget 2025 : Programme décennal d'immobilisations 2025-2034*. Ville de Montréal, 2024. https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PR%C9SENTATION_HABITATION_V2_BUDGET2025_20241126.PDF.

- Services à la vie étudiante. « Transport adapté — directives générales ». Université de Montréal. <https://cdn.vieetudiante.umontreal.ca/soutien-etudes/mesures-accommodement/Processus-transport-adapte-campus-etudiants-situation-handicap-UdeM.pdf>.
- Statistique Canada. « Pourcentage de ménages consacrant 30 % ou plus de leur revenu aux frais de logement selon le mode d'occupation, 2016 et 2021 ». 2021. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/220921/t004b-fra.htm>.
- Statistique Canada. « Prix des loyers demandés, par type d'unité locative et nombre de chambres à coucher, estimations expérimentales ». 2025. <https://doi.org/10.25318/4610009201-FRA>.
- UTILE. *PHARE 2021 : Le logement étudiant au Québec*. 2022. https://cdn.prod.website-files.com/604e1456a8cd2bab84c72bc8/63e165b75ec8bcf071660a71_Rapport-PHARE-2021_20230206_avecPT.pdf.
- Ville de Montréal. *Chantier Montréal abordable : Pour une ville abordable et résiliente*. 2024. https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/vf_rapport_cma_liens_cliquables.pdf.
- Vivre en ville et Équiterre. *Pour un Québec leader de la mobilité durable : l'urgence d'agir pour dépasser la dépendance à l'automobile*. 2017. https://carrefour.vivreenville.org/storage/app/media/publications/Idees-et-positions-Memoires/memoire-pour-un-quebec-leader-de-la-mobilite-durable/venv-equiterre_2017_politiquemobilitedurable-memoire.pdf.