

Plateforme de
revendications municipales

C.R.E. .

CREM

Coalition régionale étudiante de Montréal
Octobre 2021

CRE 

Associations étudiantes de la CREM

Table des matières

<i>Introduction</i>	4
<i>Logement étudiant</i>	5
<i>Transport en commun</i>	7
<i>Transport actif</i>	9
<i>Rappel des demandes</i>	10
<i>Bibliographie</i>	11

Introduction

À l'aube des élections municipales du 7 novembre 2021, la communauté étudiante montréalaise veut faire entendre ses revendications auprès des candidats et candidates à la mairie ainsi que des partis politiques municipaux. De nombreuses associations étudiantes se sont alors ralliées à la Coalition régionale étudiante de Montréal (CREM). Cette dernière représente à ce jour xxxxx étudiants et étudiantes de niveau postsecondaire.

Cette coalition, soucieuse de l'intérêt et du bien-être de la communauté étudiante qu'elle représente ainsi que de l'impact de celle-ci au niveau économique, social et environnemental, est porteuse de revendications auxquelles la ville de Montréal se doit de répondre, afin de conserver sa place parmi l'élite des villes étudiantes. En effet, bien que l'Institut Quacquarelli Symonds (QS) classe Montréal parmi les 10 meilleures villes étudiantes mondiales, ce qui est une très belle chose, Montréal baisse cependant dans le classement depuis quelques années, passant de première en 2017 à sixième en 2019 et enfin neuvième en 2021¹.

Ainsi, les revendications suivantes sont développées selon trois axes sur lesquels la municipalité de Montréal a un pouvoir certain qui aura des conséquences directes sur les conditions d'études de xxxx étudiantes et étudiants : le logement étudiant, le transport en commun et le transport actif.

¹Quacquarelli Symonds, 2021. Best Student Cities 2022, <https://www.newswire.ca/news-releases/qs-best-student-cities-rankings-2022-828108173.html>

Logement étudiant

Le taux d'inoccupation de la ville de Montréal a atteint 1,5% en janvier 2020, soit le plus bas taux en 15 ans, ce qui a grandement fait augmenter les loyers². Il est donc important, dans ce contexte, de se pencher sur la question du logement, notamment étudiant. En effet, selon l'enquête Prospection des habitudes et aspirations résidentielles étudiantes (PHARE) en 2017 de l'Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant (UTILE), sept étudiants ou étudiantes sur dix ont un taux d'effort de plus de 30%, ce qui signifie qu'ils et elles déboursent plus de 30% de leur revenu dans leur logement. Un taux d'effort de moins de 30% est considéré sain, alors 70% de la communauté étudiante est dans une certaine précarité financière causée par leur logement. De plus, cette même enquête a démontré que la première source d'endettement de la communauté étudiante est liée au logement.

En l'absence d'une offre de logement étudiant abordable, la présence de la population étudiante dans un quartier peut avoir des effets néfastes sur le marché locatif privé. En effet, dans les quartiers où se concentre la population étudiante, le loyer moyen a tendance à augmenter³. À l'échelle métropolitaine, l'UTILE présentait en 2015 à la Société d'habitation du Québec (SHQ) une étude sur le marché locatif montréalais qui indiquait que près du quart des grands logements situés dans les quartiers centraux de la ville de Montréal est occupé par des personnes aux études⁴. Elle présentait également que les étudiants et les étudiantes sont en compétition directe avec les familles pour des logements. En effet, la communauté étudiante, vivant souvent en colocation, est demandeuse, comme les familles, de logements à plus d'une chambre, ce qui mène à une augmentation des loyers, créant une pression nocive sur le marché locatif.

Il est donc primordial que la ville de Montréal agisse pour que la population étudiante ait accès à des logements abordables et dédiés aux abords des campus. Ceci permettrait à la communauté étudiante de contribuer à la vitalité de ces quartiers tout en préservant leur tissu socio-économique. Entre 2017 et 2020, la ville de Montréal a contribué au financement de deux projets de logement étudiant : le projet Woodnote – Note des bois, situé dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, et le projet UTILE Angus, situé dans l'arrondissement de Rosemont- La-Petite-Patrie. Une fois mis en service, ces projets permettront de loger 304 personnes aux études. Au total, la ville de Montréal a contribué à ces projets à hauteur de 6,9M\$⁵.

S'il faut se réjouir du financement de ces projets, il faut aussi souligner qu'il n'existe aucune structure publique pérenne visant à financer des projets de logement étudiant sur le territoire de la ville de Montréal. Une politique municipale sur le logement étudiant incluant un programme de financement et

² Radio-Canada, 15 janvier 2020. *Les logements locatifs toujours plus rares, toujours plus chers.*

³ Fack, G, 2005. *Pourquoi les ménages à bas revenus paient-ils des loyers de plus en plus élevés ?*

⁴ Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant (UTILE), 2015. *La première étude de marché métropolitaine sur le logement étudiant révèle que la population étudiante est en compétition avec les familles.*

⁵ Journal de Montréal, 4 septembre 2020. *Ouverture de la coopérative étudiante Note des bois.*

une enveloppe dédiée et récurrente permettrait de faciliter le développement du logement étudiant sur le territoire de la ville de Montréal.

La CREM demande à la ville de Montréal de prioriser la construction de logements étudiants abordables et à but non-lucratif.

Transport en commun

Le 15 février 2021, à la suite de consultations publiques, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) présentait un projet de refonte tarifaire bonifié. L'uniformisation du tarif étudiant à un niveau de 40% pour les abonnements mensuels, entrée en vigueur le 1er juillet 2021, a été une excellente nouvelle pour la population étudiante dans la grande région de Montréal. Cette mesure favorise donc l'utilisation du transport collectif en offrant un incitatif financier intéressant, en plus de réduire le nombre d'automobiles sur les routes. Cette bonne pratique doit donc demeurer pour la population étudiante montréalaise.

La CREM demande à la ville de Montréal de s'assurer que l'ARTM maintienne le tarif étudiant à 40%.

Malgré cette excellente nouvelle pour une partie de la population étudiante, la communauté étudiante est cependant porteuse d'autres demandes : la première serait d'élargir le tarif étudiant aux personnes étudiant à temps partiel et la seconde serait de prolonger ce rabais étudiant pendant un an après la fin des études. Il s'agit de propositions qui permettraient de faire diminuer la précarité financière de la population étudiante et d'augmenter l'accessibilité au transport en commun auprès de celle-ci, réduisant donc aussi leur empreinte environnementale. La communauté étudiante à temps partiel, bien que dédiant moins de temps à leurs études, sont régulièrement une population étudiante contrainte à ce mode de fonctionnement car confrontés à des défis additionnels tels que la parentalité, rendant leur situation financière complexe. De plus, plusieurs études menées par Statistique Canada montrent que la précarité financière perdure pendant plusieurs années après la fin des études, notamment à cause de l'endettement étudiant. En effet, au Québec, 48% des étudiantes et des étudiants finissent leurs études avec des dettes dont le remboursement va s'étaler sur plusieurs années après l'obtention du diplôme⁶. Par conséquent, il serait pertinent d'élargir le tarif étudiant aux personnes étudiantes jusqu'à un an après leur graduation.

La CREM demande à la ville de Montréal de s'engager à entamer des démarches auprès de l'ARTM pour que celle-ci analyse les répercussions de l'élargissement du tarif étudiant à la communauté étudiante à temps partiel en vue de son adoption.

La CREM demande également à la ville de Montréal de s'engager à entamer des démarches auprès de l'ARTM pour que celle-ci analyse les répercussions de la prolongation du tarif étudiant un an après la fin des études en vue de son adoption.

⁶Statistique Canada, 2015. Dettes d'études de toutes sources, selon la province d'études et le niveau d'études.

Par ailleurs, dans les dernières années, les autorités de transport de Montréal ainsi que le gouvernement provincial ont annoncé un prolongement de la ligne bleue⁷. Toutefois les délais s'accumulent, alors que ce projet permettrait d'offrir un accès au réseau de métro aux résidents et aux résidentes de l'est de Montréal. Considérant que la communauté étudiante accorde une grande importance à la proximité d'une station de métro dans le choix de son logement, cette mesure permettrait à la communauté étudiante de considérer d'autres avenues de logement. Par conséquent, cela réduirait la pression sur le marché locatif aux abords des campus et éviterait une montée des loyers. En juillet 2019, les gouvernements du Canada et du Québec confirmaient que le financement global du projet de construction de cinq stations était confirmé⁸. Il est donc primordial que la prochaine administration municipale effectue les suivis nécessaires pour s'assurer que la construction débute le plus rapidement possible.

La CREM demande à la ville de Montréal de s'engager à prioriser le dossier du prolongement de la ligne bleue du métro en matière de transport en commun à Montréal.

⁷ Autorité régionale de transport métropolitain, 2021. Prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal : L'Autorité régionale de transport métropolitain dirigera un groupe d'action pour optimiser le projet. <https://www.artm.quebec/prolongement-de-la-ligne-bleue-du-metro-groupe-daction/>

⁸ Le Devoir, 5 juillet 2019. Ottawa confirme 1,3 milliard de dollars pour le prolongement de la ligne bleue.

Transport actif

La mise en service du système de vélo-partage BIXI en mai 2009 a été une excellente initiative afin de réduire l'utilisation de l'automobile et de favoriser le transport actif. Plusieurs stations se situent à proximité des campus, ce qui facilite grandement l'utilisation de ce service par la communauté étudiante. Toutefois, le prix d'un abonnement est encore un frein majeur à l'adoption de ce mode de transport par la communauté étudiante dont la situation financière est généralement précaire. Ainsi, l'abonnement d'un an est facturé 99 \$, et ce, sans que soit offert un quelconque rabais étudiant. La mise en place d'un tarif préférentiel permettrait à plus d'étudiants et d'étudiantes d'avoir accès à ce mode de transport actif ayant une faible empreinte carbone.

Par ailleurs, pour rendre le service encore plus performant, la ville de Montréal devrait se doter d'un réel plan d'entretien pour ses pistes cyclables. En effet, les déplacements en vélo sont parfois difficiles compte tenu de l'état de certaines pistes cyclables, notamment en hiver où le déneigement de ces dernières peut être insuffisant. L'engouement des Montréalais et des Montréalaises pour le vélo n'est pas nouveau. Par le passé, la métropole de Montréal se classait parmi les meilleures villes cyclables au monde. Le recul de cette dernière est principalement dû à des investissements moindres comparés à ceux de villes du haut du classement⁹. La CREM souhaite voir un meilleur entretien et le développement du réseau cyclable de Montréal.

La CREM demande à la ville de Montréal de mettre en place un tarif réduit étudiant pour l'utilisation du service BIXI.

La CREM demande à la ville de Montréal de se concentrer sur l'entretien et le développement de son réseau de pistes cyclables.

⁹ Mémoires de Montréalais, 27 janvier 2017. *Montréal ville cyclable, hier et aujourd'hui*.

Rappel des demandes

1. La CREM demande à la ville de Montréal de prioriser la construction de logements étudiants abordables et à but non-lucratif.
2. La CREM demande à la ville de Montréal de s'assurer que l'ARTM maintienne le tarif étudiant à 40%.
3. La CREM demande à la ville de Montréal de s'engager à entamer des démarches auprès de l'ARTM pour que celle-ci analyse les répercussions de l'élargissement du tarif étudiant à la communauté étudiante à temps partiel en vue de son adoption.
4. La CREM demande également à la ville de Montréal de s'engager à entamer des démarches auprès de l'ARTM pour que celle-ci analyse les répercussions de la prolongation du tarif étudiant un an après la fin des études en vue de son adoption.
5. La CREM demande à la ville de Montréal de s'engager à prioriser le dossier du prolongement de la ligne bleue du métro en matière de transport en commun à Montréal.
6. La CREM demande à la ville de Montréal de mettre en place un tarif réduit étudiant pour l'utilisation du service BIXI.
7. La CREM demande à la ville de Montréal de se concentrer sur l'entretien et le développement de son réseau de pistes cyclables.

Bibliographie

Autorité régionale de transport métropolitain, 2021. Prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal : L'Autorité régionale de transport métropolitain dirigera un groupe d'action pour optimiser le projet. <https://www.artm.quebec/prolongement-de-la-ligne-bleue-du-metro-groupe-daction/>

Fack, G, 2005. *Pourquoi les ménages à bas revenus paient-ils des loyers de plus en plus élevés ?*

Journal de Montréal, 4 septembre 2020. *Ouverture de la coopérative étudiante Note des bois.*

Le Devoir, 5 juillet 2019. Ottawa confirme 1,3 milliard de dollars pour le prolongement de la ligne bleue.

Mémoires de Montréalais, 27 janvier 2017. *Montréal ville cyclable, hier et aujourd'hui.*

Quacquarelli Symonds, 2021. Best Student Cities 2022, <https://www.newswire.ca/news-releases/qs-best-student-cities-rankings-2022-828108173.html>

Radio-Canada, 15 janvier 2020. *Les logements locatifs toujours plus rares, toujours plus chers.*

Statistique Canada, 2015. Dettes d'études de toutes sources, selon la province d'études et le niveau d'études.

Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant (UTILE), 2015. *La première étude de marché métropolitaine sur le logement étudiant révèle que la population étudiante est en compétition avec les familles.*