

Horizon 2050 : Prendre en compte les disparités et les discriminations territoriales dans l'aménagement urbain futur de Montréal

Mémoire du Conseil interculturel de Montréal (CIM)
dans le cadre de la consultation publique « Réflexion
2050» de l'Office de consultation publique de
Montréal (OCPM)

6 octobre 2022



Mémoire adopté lors de l'assemblée des membres du 5 octobre 2022

COORDINATION :

Selma Tannouche Bennani

RECHERCHE ET RÉDACTION :

Chloé Reiser

MEMBRE DU COMITÉ AVIS ET RECHERCHE :

Souleymane Guissé (président)

Layla Belmahi (vice-présidente)

Youssef Benzouine (responsable du comité)

Barbara Eyer

Ricardo Gustavo

Bertrand Lavoie

Catherine Limperis

Ramzi Sfeir

MEMBRES DU CIM :

Souleymane Guissé (président)

Layla Belmahi (vice-présidente)

Youssef Benzouine

Myriam Brouard

Cécile Deschamps

Zine El Abidine Ghediri

Barbara Eyer

Ricardo Gustavo

Bertrand Lavoie

Catherine Limperis

Anne Sophie Lin Arghirescu

Jessica Lubino

Taïna Mueth

Juste Rajaonson (vice-président)

Ramzi Sfeir

À propos du Conseil interculturel de Montréal

Instance municipale consultative indépendante, le Conseil interculturel de Montréal (CIM) conseille la Ville de Montréal sur toutes questions relevant des relations interculturelles. Le CIM est constitué de quinze membres bénévoles, dont une personne à la présidence et deux à la vice-présidence, représentant la diversité culturelle de Montréal et provenant de milieux professionnels différents. Depuis le début de ses activités en 2003, le CIM a eu l'occasion de conseiller à de nombreuses reprises les membres du comité exécutif et du conseil municipal sur des enjeux liés aux relations interculturelles afin de favoriser l'inclusion et la participation des membres des Montréalaises et Montréalais d'origines diverses.

Table des matières

Liste des acronymes	5
Synthèse des recommandations	6
Introduction	10
Définition des termes à l'échelle urbaine	11
Disparités territoriales	11
Discriminations territoriales	12
État des lieux à Montréal	13
Disparités et discriminations territoriales à Montréal	13
Ce que fait déjà la Ville pour réduire ces disparités territoriales	17
Les angles morts des plans	18
Le document Projet de Ville et les disparités territoriales	19
Une nouvelle prise en compte des inégalités et des disparités territoriales	19
Axe 1 : Développer des transports collectifs et actifs plus accessibles et abordables	20
Axe 2 : Produire des logements sociaux et inclusifs	22
Axe 3 : Favoriser l'accès sécuritaire et universel aux espaces publics	25
Axe transversal 1 : Favoriser une transition écologique plus juste	27
Axe transversal 2 : Encourager la participation citoyenne en aménagement	30
Conclusion	32
Références bibliographiques	33
Littérature grise	36
Annexe	38

Liste des acronymes

ADS+ : Analyse différenciée selon les sexes et intersectionnelle

BINAM : Bureau d'intégration des nouveaux arrivants à Montréal

CIM : Conseil interculturel de Montréal

CJM : Conseil Jeunesse de Montréal

CMM : Communauté métropolitaine de Montréal

COOP : Coopérative d'habitation

EDI : Équité, diversité, inclusion

GIEC : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

HLM : Habitation à loyer modique

IDMS : Indice de défavorisation matérielle et sociale

ISQ : Institut de la statistique du Québec

OCPM : Office de consultation publique de Montréal

OMHM : Office municipal d'habitation de Montréal

OSBL : Organisme sans but lucratif

PUM : Plan d'urbanisme et de mobilité de Montréal

SLR : Système léger sur rail

SPVM : Service de police de la Ville de Montréal

SRB : Services rapides par bus

TAL : Tribunal Administratif du Logement

TIP : Territoires d'inclusion prioritaires du BINAM

Synthèse des recommandations

Si nous souhaitons souligner les efforts de la Ville de Montréal dans la prise en compte des disparités territoriales au sein de son futur plan d'urbanisme et de mobilité (PUM), il reste encore beaucoup à faire pour traduire cette reconnaissance en politique d'aménagement et pour favoriser le sentiment d'appartenance et d'inclusion des personnes immigrantes et/ou racisées à Montréal.

Recommandation 1

Que la Ville de Montréal développe le réseau de transport collectif, spécifiquement dans les quartiers d'immigration périphériques, à travers le prolongement des trajets et l'augmentation de la fréquence des lignes de la STM dans les secteurs les plus mal desservis, mais aussi en développant de nouvelles lignes de métro, de SLR et de SRB dans ces espaces spécifiques. Nous proposons que la Ville vise l'aménagement d'au minimum une station intermodale par arrondissement ;

Recommandation 2

Que la Ville de Montréal promeuve une tarification équitable et sociale des transports collectifs, notamment pour les jeunes et les personnes âgées de 65 ans et plus, mais aussi pour les personnes à faible revenu, en particulier pour les personnes résidant dans des espaces éloignés du centre et moins desservis en transports collectifs ;

Recommandation 3

Que la Ville de Montréal rééquilibre l'offre de transports actifs dans les espaces d'immigration périphériques en améliorant le réseau piétonnier et cyclable dans ces territoires spécifiques, notamment dans les quartiers pointés dans le rapport comme Saint-Léonard et Montréal-Nord ;

Recommandation 4

Que la Ville de Montréal offre des moyens de mobilité durable diversifiés dans les espaces les plus excentrés, notamment en développant le système de l'autopartage, des vélos communautaires BIXI et des navettes collectives ;

Recommandation 5

Que la Ville de Montréal renforce la sécurité et l'accessibilité universelle pour tous ces moyens de transport, en particulier dans les espaces les plus excentrés ;

Recommandation 6

Que la Ville de Montréal impose un registre des loyers résidentiels qui soit public, pour tous les logements, et mis à jour annuellement sur une plateforme accessible à toutes et tous ;

Recommandation 7

Que la Ville de Montréal vise un équilibre de la production de logements sociaux et communautaires sur le territoire montréalais, en ciblant le développement de ces unités dans les quartiers abritant de fortes proportions de ménages issus de l'immigration et en produisant une offre diversifiée de grands logements accessibles et adaptés ;

Recommandation 8

Que la Ville de Montréal exerce de manière plus effective son droit de préemption sur des terrains ou des logements vacants afin de constituer une réserve foncière et de favoriser le développement du logement social et communautaire dans ces quartiers ;

Recommandation 9

Que la Ville de Montréal fasse de la représentation auprès du gouvernement provincial et fédéral pour bonifier le financement de la rénovation et de la construction des HLM et des logements sociaux et communautaires ;

Recommandation 10

Que la Ville de Montréal fasse de la représentation auprès de Québec et utilise son statut de métropole pour modifier les règles d'attribution des logements sociaux à Montréal en donnant la possibilité aux personnes réfugiées et aux personnes migrantes sans statut ou au statut précaire d'accéder au logement social ou au supplément loyer ;

Recommandation 11

Que la Ville de Montréal informe sur le cadre légal et les dispositifs juridiques mobilisables pour lutter contre les discriminations et le harcèlement des propriétaires à l'encontre des personnes immigrantes et/ou racisées, mais aussi fasse de la représentation auprès de Québec pour faire des modifications structurantes au fonctionnement du TAL ;

Recommandation 12

Que la Ville de Montréal favorise la mixité dans l'aménagement des nouveaux espaces publics et le réaménagement des anciens, notamment en mettant en place une politique mémorielle afin de mieux saisir la mémoire des communautés immigrantes et/ou racisées ;

Recommandation 13

Que la Ville de Montréal investisse de manière équitable entre les arrondissements et les quartiers dans les services et les infrastructures, notamment les infrastructures de loisirs et les équipements culturels ;

Recommandation 14

Que la Ville de Montréal mette en place une norme de services afin de fournir un niveau de service mesurable et équitable auquel les Montréalaises et Montréalais peuvent s'attendre sur l'ensemble du territoire ;

Recommandation 15

Que la Ville de Montréal s'assure que la documentation sur l'accès aux services et aux activités culturelles municipales soit accessible au plus grand nombre de Montréalaises et Montréalais, notamment en s'associant au BINAM pour produire de l'information sur les services municipaux dans d'autres langues que le français et collaborer avec les organismes communautaires desservant les personnes immigrantes et/ou racisées pour faire connaître ces activités ;

Recommandation 16

Que la Ville de Montréal poursuive sa politique de verdissement tout en prenant en compte les besoins particuliers des personnes immigrantes et/ou racisées afin d'éviter les risques d'écogentrification. Le Service des parcs et loisirs de Montréal devrait s'associer avec les communautés à faible revenu, immigrantes et/ou racisées pour prioriser certains espaces à verdir dans les quartiers à faible couvert végétal et déterminer les types d'espaces verts à prioriser ;

Recommandation 17

Que la Ville de Montréal s'engage à améliorer l'accès aux berges et la qualité de l'eau pour tous les quartiers en bordure de fleuve, en ciblant notamment les quartiers d'immigration et de personnes à faible revenu comme l'arrondissement de Montréal-Nord ;

Recommandation 18

Que la Ville de Montréal collecte et diffuse publiquement les données concernant la pollution atmosphérique et prévoit un plan d'action en conséquence avec des zones prioritaires pour l'investissement des subventions et la mise en place d'aménagements et de réglementations ;

Recommandation 19

Que la Ville de Montréal continue d'accroître la représentation des personnes immigrantes et/ou racisées dans les instances décisionnelles et consultatives de la Ville ;

Recommandation 20

Que la Ville de Montréal varie les moyens de prendre en compte l'avis des personnes immigrantes et/ou racisées sur les nouveaux projets urbains à Montréal à travers des sondages en ligne, mais aussi des appels téléphoniques, des affichages dans la rue, ou encore la mise en place de réunions publiques dans les territoires où la participation citoyenne est la moins

importante. Nous encourageons également la Ville à mettre en place des réunions de consultation en dehors des horaires de travail et avec des services de garde notamment ;

Recommandation 21

Que la Ville de Montréal s'assure que les projets sélectionnés par le budget participatif municipal se passent sur l'ensemble des territoires à Montréal ;

Recommandation 22

Que la Ville de Montréal subventionne les organismes et les collectifs qui favorisent la parole des personnes immigrantes et/ou racisées, les associe à la formulation des politiques publiques en matière d'aménagement et les soutienne dans l'élaboration de leur demande de subvention et dans la mise à disposition de locaux municipaux ;

Recommandation 23

Que la Ville de Montréal lutte contre les fractures numériques, notamment en créant un réseau d'espaces publics numériques gratuits avec des horaires étendus, en favorisant le prêt de tablettes, ainsi que la formation et l'accompagnement.

Nous souhaitons également souligner l'importance de reconnaître les besoins diversifiés des territoires et de faire de l'aménagement adapté aux réalités locales et aux populations de chaque quartier. Nous encourageons ainsi la Ville-Centre à travailler au plus près des arrondissements interpellés et des organismes communautaires qui connaissent les besoins des citoyennes et des citoyens sur le terrain et qui ont pour objectif la réduction des inégalités à une échelle locale. Nous souhaitons également rappeler la nécessité de produire des données désagrégées sur les disparités territoriales et leur évolution, et de les rendre publiques afin de cibler au mieux des territoires et des populations spécifiques, notamment les personnes immigrantes et/ou racisées.

Introduction

Ce mémoire est présenté dans le cadre des consultations menées par la Ville de Montréal sur le document préparatoire intitulé *Projet de ville : Vers un plan d'urbanisme et de mobilité* rédigé par le Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal. Ce document est l'étape préliminaire à l'élaboration du *Plan d'urbanisme et de mobilité* (PUM) qui planifiera l'avenir en matière d'aménagement urbain de Montréal jusqu'en 2050. Les membres du Conseil interculturel de Montréal (CIM) accueillent favorablement cette démarche de consultation, qui permet l'ouverture d'une conversation avec la population montréalaise avant l'élaboration du PUM.

En effet, le CIM s'intéresse depuis plusieurs années aux questions d'aménagement, d'urbanisme et de transport et a déjà élaboré diverses recommandations dans le cadre de ses différents avis et mémoires (cf. annexe 1), notamment au sein du *Mémoire sur le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal* (2014) ou encore dans le plus récent *Avis sur les personnes âgées immigrantes et/ou racialisées* (2021). Cette consultation est l'occasion d'approfondir nos connaissances sur la question des disparités territoriales afin de conseiller au mieux l'administration municipale dans ses démarches d'aménagement futures.

Le contenu de ce mémoire porte spécifiquement sur la place que la Ville accorde aux enjeux reliés aux inégalités territoriales touchant les personnes immigrantes et/ou racisées¹ dans l'énonciation du nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville. Nous y examinerons notamment la nature, les implications, les mécanismes de formation et les conséquences des disparités territoriales en matière d'aménagement urbain.

Pour ce faire, notre démarche comprend trois étapes. La première consiste à réaliser une revue de la littérature scientifique consacrée aux concepts de disparités et de discriminations territoriales et à leur lien avec l'aménagement du territoire au Canada et ailleurs. Cette étape permet de définir les termes du sujet et de comprendre leurs implications urbanistiques. La deuxième étape consiste à établir une revue de la littérature grise des plans d'aménagement de la Ville de Montréal. Elle permet de faire un état des lieux des actions menées par la Ville sur la question des disparités territoriales. Enfin, la troisième étape consiste à analyser en détail le document *Projet de ville* en étudiant plus particulièrement cinq axes et leurs liens avec les disparités territoriales : la mobilité, le logement, l'accès aux espaces et aux services publics, et, comme questions transversales, la participation citoyenne à l'aménagement urbain et la transition écologique. Cette dernière partie permet d'établir des recommandations à intégrer au futur PUM de la Ville de Montréal.

¹ Dans le cadre de ce mémoire, les membres du CIM ont choisi d'utiliser la terminologie empruntée par la Ville de Montréal dans son document *Projet de ville*.

Ce mémoire est organisé en trois parties. La première est consacrée à la définition des concepts. La deuxième présente un état des lieux des disparités territoriales à Montréal et des actions de la Ville sur cette question. Enfin, la troisième partie s'intéresse au plan *Projet de ville*. S'ensuivent des recommandations pour les décideurs politiques.

1. Définition des termes à l'échelle urbaine

L'objectif de cette première partie consiste à présenter comment est abordée la question des disparités et des discriminations territoriales à l'échelle urbaine dans la littérature scientifique.

Disparités territoriales

Les disparités territoriales peuvent être définies comme des différences de niveaux de développement entre des territoires dans les domaines économiques, sociaux et culturels. Elles sont souvent appréhendées comme révélatrices d'une situation de déséquilibre, voire d'injustice. Ces disparités territoriales sont le plus souvent systémiques, « *fruits de dominations, de représentations et de stéréotypes qui traversent nos sociétés et agissent dans les interactions sociales* » (Bidard et al., 2020, p. 136), en particulier dans les pays d'immigration.

La notion est utilisée la plupart du temps au pluriel et se mesure par rapport à une variable qui permet d'établir la comparaison. Issues de la mesure d'un différentiel, elles sont donc très souvent quantifiables. Les disparités territoriales et leur évolution sont d'ailleurs fréquemment mesurées de manière statistique en prenant en compte des indicateurs spatialisés comme les revenus, le niveau de vie, le taux de chômage ou d'activités, l'accès à la formation et aux soins, etc. On peut cependant aussi les mesurer à travers des enquêtes plus qualitatives, sur la perception de l'accès aux ressources des résidentes et résidents ou sur leur vécu d'injustice.

Ainsi, prendre en compte les disparités territoriales à l'échelle urbaine, c'est s'intéresser aux inégalités territoriales qui existent en matière de services et d'infrastructures sur l'ensemble du territoire métropolitain. C'est également considérer les différences de traitement des habitantes et habitants des quartiers les plus défavorisés et mettre en évidence un déséquilibre territorial, à la fois concernant la répartition spatiale inégale des ressources urbaines, mais aussi dans la façon dont les résidentes et résidents utilisent et accèdent à ces ressources (Michel et Ribardièrre, 2017).

Dans ce mémoire, nous nous intéressons spécifiquement aux disparités territoriales qui relèvent des champs de compétences de la Ville² : accès à l'habitat digne, aux espaces publics, à l'emploi, aux transports, aux sports et aux loisirs, à la culture, au numérique, à l'exercice de la citoyenneté, etc. Il s'agira également d'étudier les mesures à mettre en place pour combattre ces inégalités territoriales.

² Cependant, certaines compétences dont nous parlons dans le mémoire sont partagées entre différents paliers de gouvernement, notamment le logement, séparé entre les trois paliers : fédéral, provincial et municipal.

Discriminations territoriales

La notion de discrimination territoriale est mobilisée pour la première fois à la fin des années 2000 par certains maires de communes de Seine-Saint-Denis en banlieue parisienne en France afin d'alerter les pouvoirs publics et les médias sur des situations jugées inégalitaires dans la gestion de la ville (Epstein et al., 2020; Hancock, 2016).

L'usage de cette notion dépasse l'usage des termes "disparités" et "inégalités" territoriales en ayant pour objectif de pointer la responsabilité de la puissance publique et des aménageurs dans ces injustices spatiales. Elles sont révélatrices des processus politiques qui les ont générées, notamment des rapports centres/périphéries. En effet, ces discriminations territoriales concernent des quartiers relégués, dont les habitantes et habitants appartiennent fréquemment aux catégories sociales désavantagées. Elles s'expliquent également par les conditions de vie urbaine dans ces espaces, notamment le manque d'équipement et le manque d'accès aux différentes ressources urbaines (logement, éducation, emploi, infrastructures urbaines) qui redoublent l'inégalité des chances dans ces quartiers et empêchent la mobilité sociale (Kirszbaum, 2004).

Il existe deux manières de réfléchir aux discriminations territoriales. En effet, on peut aborder les discriminations territoriales **à travers une approche individuelle**, en réfléchissant aux inégalités de traitement vécues par les individus par rapport à leur lieu de résidence (Petit et al., 2016). On peut également aborder la question des discriminations territoriales **à travers une approche plus collective, par l'espace**, en étudiant les inégalités de l'offre de services publics en qualité ou en accessibilité au détriment des quartiers et des personnes habitant des espaces d'immigration et/ou à faible revenu. C'est cette deuxième perspective que nous choisissons de retenir pour ce mémoire.

Pour contrer ces discriminations territoriales, il existe plusieurs moyens d'actions et politiques possibles : 1) **Sur le plan juridique**, à travers des dispositifs législatifs, en ajoutant le critère du lieu de résidence dans la liste des critères discriminatoires ou en portant plainte pour discrimination territoriale afin de dénoncer les inégalités de traitement par les services publics des quartiers excentrés par exemple; 2) **Sur le plan politique et de l'aménagement**, en mettant en place des programmes pour lutter contre les disparités qui causent ces discriminations (Doytcheva, 2008). La lutte contre les discriminations territoriales passe également par la mise en place de politiques de discrimination positive par la Ville avec la création de zones d'action prioritaires au sein des plans d'urbanisme par exemple (Alessandrin et al., 2021), l'objectif étant que les collectivités territoriales disposent des moyens de remplir leur rôle égalitaire et émancipateur.

Cependant, dans un contexte où l'on parle de plus en plus d'Équité, de diversité et d'inclusion (ÉDI), il faut garder en tête que la reconnaissance de ces discriminations territoriales arrive à un moment de reflux de l'action publique discriminatoire et participe parfois à une euphémisation et à une dilution des discriminations ethno-raciales dans un ensemble plus vaste de discriminations (Kirszbaum, 2016). Dans ce mémoire, l'idée est de mettre en évidence

les disparités qui existent à Montréal d'un point de vue spatial tout en soulignant leur lien avec les discriminations ethno-raciales.

2. État des lieux à Montréal

Cette deuxième partie propose d'établir un état des lieux des disparités et des discriminations territoriales à Montréal, ainsi que des actions de la Ville de Montréal pour y mettre fin.

Disparités et discriminations territoriales à Montréal

À Montréal, les chercheurs et les urbanistes ont mis en évidence à plusieurs reprises la présence de disparités territoriales importantes entre les arrondissements et les quartiers en ce qui concerne l'accès aux ressources urbaines : logement, emploi, école, alimentation, santé, transports, ... etc. (Audrin et al., 2019 ; Bertrand, 2013 ; Myles et al., 2000 ; Pham et al., 2012 ; Rose et Twigge-Molecey, 2013). Ces disparités territoriales sont très souvent corrélées aux inégalités de revenus, mais aussi au statut d'immigration³ ou encore au fait d'appartenir à un groupe racisé. En effet, il existe des liens entre le niveau d'aménagement et d'équipement de certains espaces et les quartiers défavorisés et d'immigration.

Par exemple, **dans le domaine de la mobilité**, des équipes de chercheurs ont souligné les inégalités d'accès aux transports collectifs et aux transports actifs⁴ qui subsistent à Montréal (Paulhiac Scherrer, 2018). En effet, alors qu'ils sont plus dépendants des transports collectifs en raison de leurs difficultés financières⁵, les personnes résidant dans les quartiers montréalais les plus défavorisés sont celles qui y ont le moins accès (Ferraris, 2016). Ces disparités territoriales s'expliquent à la fois par le manque d'infrastructures de transports sur ces territoires, mais aussi par les conditions difficiles d'accès au réseau dans ces quartiers excentrés. Pour comprendre ces disparités territoriales à Montréal, on peut comparer la carte de l'indice de proximité des transports à celle de l'Indice de défavorisation matérielle et sociale (IDMS)⁶ (cf. Figure 1). On remarque que les territoires du Sud-Ouest et de l'Est de l'Île de Montréal, des espaces au fort indice de défavorisation, sont particulièrement enclavés et bénéficient d'une offre de transports très faible.

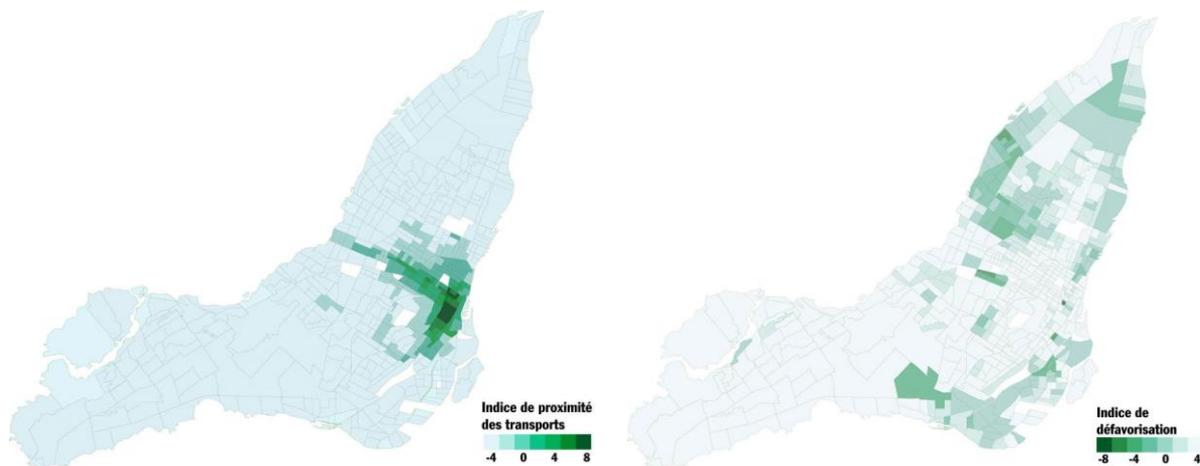
³ Le fait d'être Canadienne ou Canadien de naissance par rapport au fait d'être une personne immigrante, mais également au sein des personnes immigrantes, le fait d'avoir la résidence permanente versus celui d'avoir un statut temporaire et précaire.

⁴ Le transport actif désigne tout moyen de transport qui consiste à utiliser sa propre énergie pour se mouvoir : à pied, à vélo, en planches à roulettes, ... etc.

⁵ Les secteurs défavorisés sont les espaces où l'on trouve le taux de motorisation le moins important de Montréal.

⁶ L'IDMS a pour objectif de caractériser et d'illustrer la défavorisation à l'échelle de petites unités géographiques. Cet indice comporte deux dimensions : la dimension matérielle qui reflète la privation de biens et de commodités de la vie courante dans un territoire, et la dimension sociale qui renvoie à la fragilité d'un réseau social.

Figure 1 : Les inégalités d'accès aux transports collectifs comparée à l'IDMS à Montréal

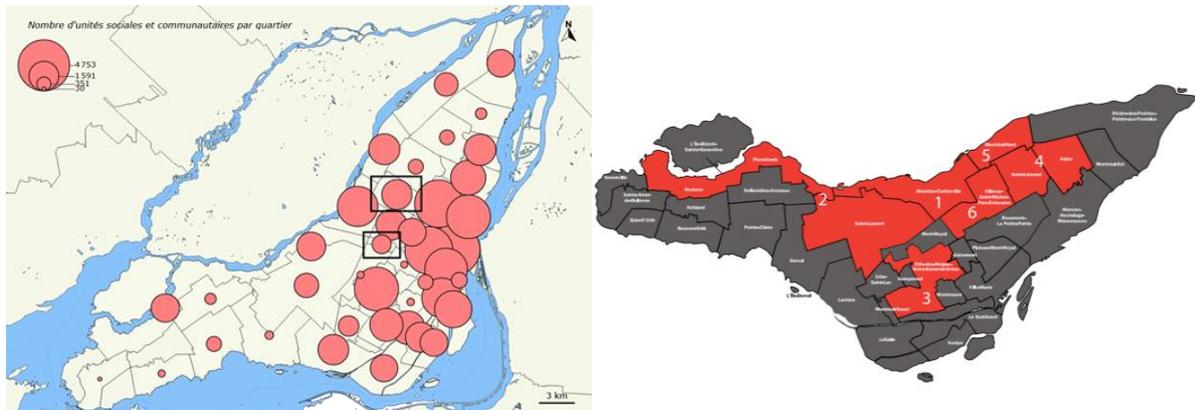


Source : Le Devoir avec Local Logic, 2016

Concernant la question du logement, si l'on regarde la répartition des logements sociaux et communautaires à l'échelle de la Ville de Montréal, on remarque que ces unités sont peu présentes dans les espaces identifiés comme des quartiers d'immigration périphériques, alors que les besoins y sont particulièrement importants (Reiser, 2021). En effet, si l'on étudie le nombre et le taux d'unités de logements sociaux et communautaires dans les six territoires d'inclusion prioritaires (TIP)⁷ définis par le Bureau d'intégration des nouveaux arrivants à Montréal (BINAM), on remarque qu'ils sont largement inférieurs à ceux des quartiers plus centraux (cf. Figure 2). C'est le cas en particulier à Saint-Léonard (0,9%), Saint-Laurent (1,5%) et Pierrefonds-Roxboro (2,5%), des espaces plus excentrés, où le taux de logements sociaux et communautaires représente moins de 3% du parc contre près de 13% à Ville-Marie en 2021 (Ville de Montréal, 2021). Ce constat a été soulevé à plusieurs reprises par les groupes en logement. Le fait de disposer de moins de logements sociaux et communautaires dans les quartiers d'immigration à faible revenu rend les populations immigrantes et/ou racisées encore plus vulnérables aux dynamiques de gentrification et à la hausse généralisée des loyers (Reiser, 2021).

⁷ Les TIP sont des territoires délimités par le BINAM afin de développer des politiques locales de développement dans six territoires spécifiques qui réunissent 62% de la population des nouveaux arrivants.

Figure 2 : La répartition spatiale des unités sociales et communautaires par quartier sociologique comparée aux TIP du BINAM à Montréal



Sources : Carte 1 : données ouvertes, Ville de Montréal, 2019, auteure : C. Reiser, 2020 ; Carte 2 : Programme territoires d'inclusion prioritaires 2021-2024, Ville de Montréal, 2020.

Si l'on regarde l'état du logement, les disparités territoriales sont également importantes à Montréal. En effet, on observe une corrélation forte et positive entre le pourcentage de logements inadéquats et le pourcentage de personnes immigrantes à Montréal⁸, ce qui signifie que les arrondissements accueillant un plus grand nombre de personnes nées à l'étranger ont tendance à avoir un plus grand pourcentage de ménages vivant dans des logements inadéquats.

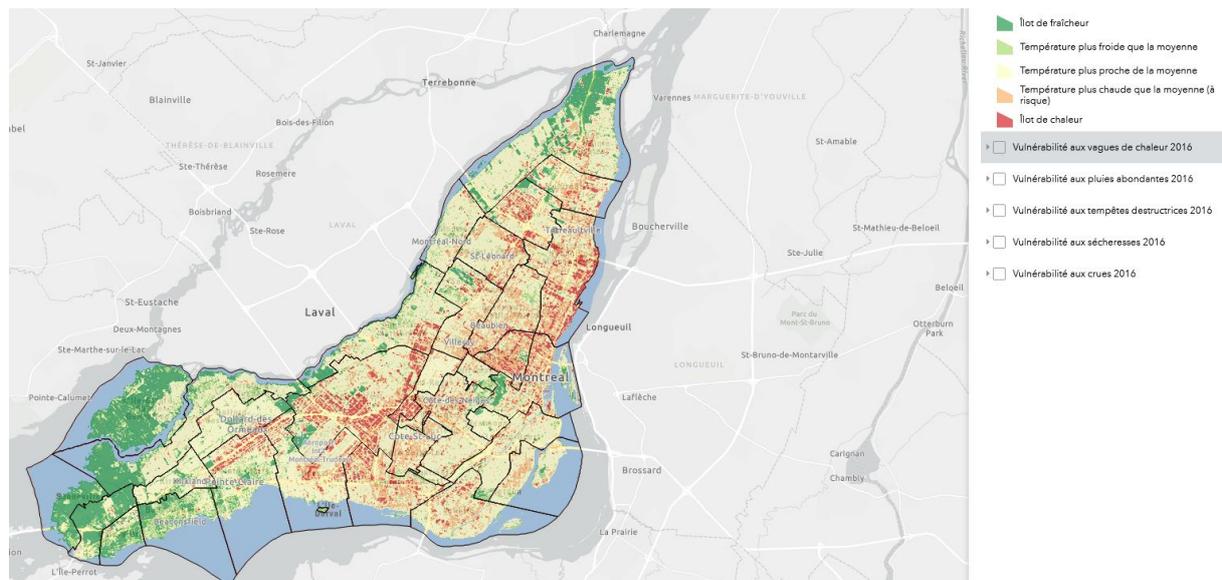
Enfin, on peut faire le même constat sur **la question des injustices environnementales** à Montréal, que l'on peut définir de manière minimale comme un processus au sein duquel les politiques conduisent à "aggraver une répartition inéquitable des biens et des maux environnementaux, notamment au détriment des plus démunis, et/ou qu'elles excluent des groupes sociaux des processus de décisions à propos de la gestion de son environnement" (Blanchon et al., 2009). Tout d'abord, les chercheurs montrent que les quartiers les plus défavorisés sont ceux qui ont le couvert végétal le moins développé (Pham et al., 2012). En effet, les parcs et les arbres sont répartis de manière inéquitable sur le territoire montréalais (Apparicio et al., 2013) et les personnes marginalisées sur le plan socio-économique ont généralement moins accès à ces espaces verts alors qu'elles en tireraient des avantages certains pour leur santé (Crouse et al., 2017; Pinault et al., 2021). De plus, les chercheurs constatent que l'aménagement des grands parcs urbains ou des ruelles vertes, dans un contexte de gentrification, ne profite pas toujours aux personnes résidant dans les quartiers montréalais les moins fortunés (Baumann-Lapierre, 2019; Jabour, 2018). En effet, l'aménagement d'espaces verts dans des quartiers défavorisés peut entraîner des conséquences négatives, notamment

⁸ Plateforme du SUS, une plateforme d'exploration de la durabilité urbaine dans la région de Montréal à partir de multiples échelles spatiales et temporelles : https://susmontreal.ca/?geo=CMA&tb=climate_risk&lng=fr&zm=10&lat=45.565103&lon=-73.604033&v l=1774&v r=14&s id=NA&zm a=T&df=grid&more=c-cbox:TRUE

un risque d'écogentrification qui entraînerait une augmentation des loyers et de la valeur des terrains, le déplacement des résidentes et résidents de longue date et des organismes communautaires, ainsi que la perte du sens de communauté dans un quartier pour les populations vulnérables (Megelas et al., 2021; Tardif-Paradis, 2021). Au sein des travaux sur les inégalités environnementales, on s'intéresse également aux disparités en termes de vulnérabilité aux changements climatiques, définies dans le troisième rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) comme « le degré auquel un système est sensible et incapable de faire face aux effets néfastes du réchauffement climatique, y compris dans la variabilité et les extrêmes climatiques ». Ainsi, lorsque l'on regarde la vulnérabilité aux sécheresses en 2016 et que l'on croise ces données avec le pourcentage de minorités visibles, on observe une corrélation positive entre les deux variables⁹. Cela signifie qu'en général, les aires avec le plus grand pourcentage de personnes qui s'identifient comme faisant partie des minorités visibles ont tendance à avoir une plus grande vulnérabilité aux changements climatiques liés aux sécheresses, bien qu'avec beaucoup d'exceptions. À Montréal, des chercheurs ont également montré les inégalités concernant les îlots de chaleur urbains, c'est-à-dire les différences de températures observées entre des zones intra-urbaines. Le secteur autour de l'autoroute 40 à la hauteur de Ville-Saint-Laurent, celui de l'aéroport, celui de l'avenue Saint-Laurent sur le Plateau-Mont-Royal, la cité de la mode d'Ahuntsic-Cartierville, le secteur Longue-Pointe, le secteur industriel de Viauville, les rives du Saint-Laurent à la hauteur de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, le secteur de Sainte-Marie, Angus et Lafontaine, et enfin l'avenue du Mont-Royal sont considérés comme les dix plus grands îlots de chaleur de l'Île (Banville, 2022) (cf. Figure 3). On remarque une forte corrélation spatiale entre ces îlots de chaleur urbains et les quartiers recevant le plus de nouveaux arrivants et au plus fort taux de personnes appartenant à un groupe racisé, notamment certains TIP du BINAM comme Saint-Laurent par exemple. Ce sont aussi des espaces, comme l'avenue Saint-Laurent ou l'avenue du Mont-Royal, où se retrouvent des populations itinérantes, notamment autochtones, ces dernières étant encore plus vulnérables aux températures extrêmes (Donahue, 2018). Cette vulnérabilité aux changements climatiques doit également être pensée lors des périodes de grand froid, où l'on remarque également que les populations immigrantes et racisées résidant dans des logements insalubres et mal isolés, ainsi que les personnes itinérantes sont les plus affectées.

⁹ Même référence.

Figure 3 : Carte des îlots de chaleur à Montréal



Source : Site des données ouvertes de la Ville de Montréal, données îlots de chaleur 2016 mises à jour, 2022.

Ces différentes disparités territoriales évoquées ci-dessus ne sont pas statiques : elles évoluent en fonction de différents éléments contextuels, à la fois ponctuels et sur le long terme. En effet, elles doivent être prises en compte par rapport aux évolutions démographiques, aux crises économiques et sanitaires ou encore aux changements climatiques. Il est donc important de croiser ces données sur les disparités territoriales aujourd’hui avec des prévisions concernant d’autres éléments de contexte.

Ce que fait déjà la Ville pour réduire ces disparités territoriales

Depuis le début des années 2000, et en particulier depuis son octroi de statut de métropole en 2017¹⁰, la Ville de Montréal est de plus en plus consciente de ces enjeux de disparités territoriales et élabore des plans et des politiques axés sur l’équité et la diversité.

Sous la direction de Valérie Plante, la Ville a d’abord adopté le *Plan d’action 2018-2021 - Montréal inclusive*, une feuille de route qui détaille les mesures à prendre pour l’intégration des personnes immigrantes et/ou racisées à Montréal, avec la mise en place notamment d’une politique d’accès aux services municipaux sans peur en 2019 afin que les unités administratives modifient les exigences d’identification requises pour permettre aux personnes migrantes sans statut d’accéder à leurs programmes et à leurs services.

¹⁰ La Ville et le gouvernement du Québec reconnaissent qu’il existe des inégalités entre les territoires, certaines zones nécessitant un effort spécifique et complémentaire de l’État et de la Ville en matière d’aménagement urbain et de logement, d’équipements publics, de développement social, d’éducation et d’emploi.

Par la suite, la Ville a établi un *Plan d'action solidarité, équité et inclusion 2021-2025* ayant pour but, selon les mots de la mairesse, de « *placer l'humain au centre de nos priorités en assurant une transition écologique inclusive, une relance qui ne laissera personne pour compte et une cohabitation sociale où pourront se conjuguer toutes les diversités de Montréal* » (Ville de Montréal, 2020, p. 5). Le plan propose 71 actions pour réduire les inégalités sociales à trois échelles d'intervention (l'humain, le quartier, la métropole) afin de rendre Montréal plus solidaire, plus équitable et plus inclusive. Ce plan a permis d'institutionnaliser dans l'ensemble de l'administration municipale l'Analyse différenciée selon les sexes et intersectionnelle (ADS+). Les objectifs de cette institutionnalisation sont de mieux prendre en compte la manière dont les différents facteurs de discrimination peuvent se combiner et amplifier les préjudices pour certaines populations spécifiques, ainsi que de saisir en amont les effets que peuvent occasionner un projet, un programme ou une politique.

Ce plan d'action s'inscrit dans la continuité d'autres actions mises en place pour favoriser l'inclusion sociale, en particulier la consultation publique sur le racisme et la discrimination systémiques à laquelle le CIM a participé dès 2018 et qui a donné lieu, dans la foulée de la publication de son rapport en juin 2020, à la reconnaissance du racisme systémique par la Ville de Montréal, à la création d'un Bureau de la commissaire à la lutte au racisme et aux discriminations systémiques en 2020¹¹, mais également à l'établissement de la Charte montréalaise des droits et des responsabilités.

Créé en 2016 par la Ville afin de favoriser l'intégration des nouveaux arrivants à Montréal, le BINAM a également instauré plusieurs actions pour lutter contre les disparités territoriales au sein de la métropole. Il a financé des projets en partenariat entre des chercheurs et des organismes communautaires pour documenter les barrières et les discriminations vécues par les personnes immigrantes récentes, notamment sur les discriminations en matière de logement (Reiser et Breault, 2021). Le BINAM a également rédigé un document complémentaire au plan d'action *Montréal inclusive 2018-2021*, intitulé *Le Bureau d'intégration des nouveaux arrivants (BINAM) : rôle et mandats*, qui confirme la délimitation de six territoires d'inclusion prioritaires (TIP). Ces 6 TIP sont situés dans 8 arrondissements où résident 62% des nouveaux arrivants à Montréal (BINAM, 2018) : Ahuntsic-Cartierville, Anjou et Saint-Léonard, Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, Montréal-Nord, Saint-Laurent et Pierrefonds-Roxboro, ainsi que Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension.

Les angles morts des plans

Cependant, si l'on regarde plus précisément les plans et les politiques municipales adressant des questions d'aménagement plus spécifiques (mobilité, logement, environnement, loisirs et sports), on remarque assez peu de prise en compte des discriminations territoriales et des injustices faites aux personnes immigrantes et/ou racisées à Montréal.

¹¹ Une recommandation faite par le CIM dans son mémoire à l'OCPM.

Si l'on prend comme exemple le Plan climat 2020-2030 de la Ville de Montréal, aucune mention n'est faite des inégalités environnementales vécues par les personnes immigrantes et/ou racisées. Même constat si l'on analyse le Plan Nature et Sport de Montréal à l'horizon 2030 où l'on ne parle à aucun moment des disparités territoriales touchant les populations immigrantes et/ou racisées dans l'accès à la nature et aux activités sportives et de loisirs en ville. De la même manière, sur la question de la mobilité ou dans les plans de développement économique les plus récents, la question des disparités territoriales n'est que très peu abordée.

Pour expliquer ce constat, on peut pointer ici le problème du travail en silo des différents services de la municipalité, notamment le fait de reléguer la question de la diversité et de l'inclusion au seul service du développement social au sein de la Ville de Montréal. En effet, l'action municipale sur la question des disparités et des discriminations est gérée dans un seul service politique, alors qu'elle devrait faire l'objet d'un travail en transversalité dans différents services avec l'ensemble des agentes et agents qui traitent des discriminations dans notre quotidien. Par ailleurs, on peut également reprocher la manière d'appréhender les questions urbanistiques à Montréal telles que le logement, la mobilité ou encore l'accès aux espaces verts à travers des stratégies globales et désindividualisées. En effet, la Ville de Montréal manque de perspective intersectionnelle quand il s'agit d'aborder les questions d'inégalités territoriales et d'aménagement urbain. Elle manque aussi d'ajuster les aménagements et la prestation de services aux réalités des territoires divers qui la composent.

Cette faible prise en compte de la question de la diversité et de l'inclusion au sein des différentes politiques et plans d'action a pour conséquence l'exacerbation des inégalités économiques et sociales entre les territoires et les citoyens.

3. Le document *Projet de Ville* et les disparités territoriales

Le document *Projet de Ville* est un document préparatoire pour le futur Plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Montréal. Ce document présente les grandes orientations de la municipalité en matière d'aménagement et d'urbanisme et sa vision prospective pour penser la Ville de demain.

Après avoir réalisé un commentaire général sur la prise en compte des disparités territoriales au sein du document *Projet de Ville*, nous revenons sur cinq axes particuliers qui nous paraissent essentiels en termes d'aménagement urbain : la mobilité, le logement, l'accès à l'espace et aux services publics, la transition écologique et la participation citoyenne.

Une nouvelle prise en compte des inégalités et des disparités territoriales

Contrairement à ces plans d'aménagement et urbanistiques précédents, la Ville de Montréal inclut dans son document *Projet de Ville* une partie entière consacrée à la question des inégalités sociales. Elle met en avant la situation particulièrement désavantageuse pour les personnes immigrantes et/ou racisées et montre également que ces inégalités socio-économiques renforcent la vulnérabilité des personnes en situation de pauvreté et d'exclusion

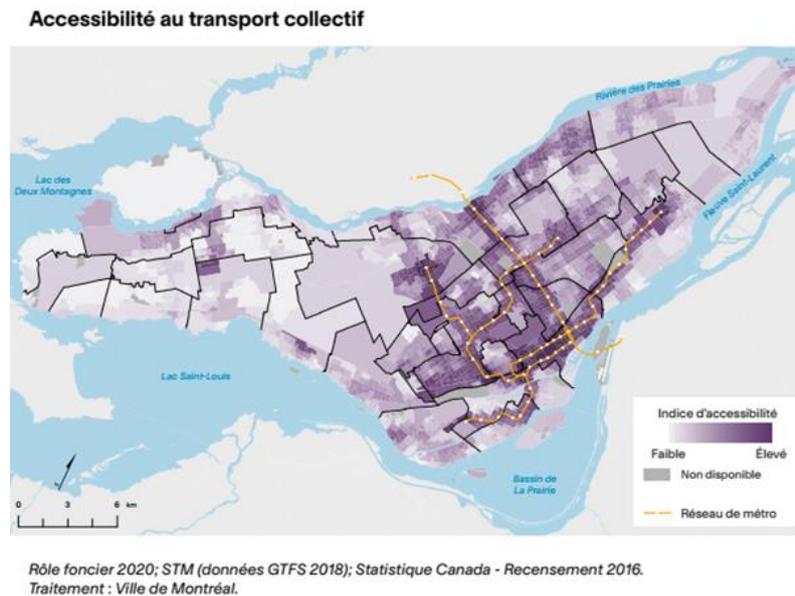
et ont un effet en termes d'accès au logement, aux transports publics, à la participation sociale et citoyenne, ou d'augmentation de la vulnérabilité aux changements climatiques. Dans son document, La Ville rappelle que *"Le plus souvent, les personnes en situation de pauvreté sont immigrantes (39%) et se définissent comme appartenant à une minorité visible (46 %), notamment noire ou arabe (32%)."* (p.40). Par ailleurs, la Ville mentionne l'importance d'adopter une approche intersectionnelle afin de comprendre que la réalité des personnes en situation de pauvreté n'est pas homogène : *"La notion d'intersectionnalité, selon laquelle les discriminations se cumulent et se renforcent, permet de définir et d'approfondir la compréhension des inégalités sociales."* (p.40). Bien que l'intersectionnalité ne soit pas exactement une addition, mais plus une interaction dynamique entre différentes formes de domination telles que la race, le genre, le sexe, la classe, le capacitisme ou encore l'âge, cette prise en compte des disparités territoriales dans une perspective intersectionnelle est une avancée.

Axe 1 : Développer des transports collectifs et actifs plus accessibles et abordables

Les transports collectifs et actifs sont fondamentaux pour penser l'aménagement équitable et durable des villes. En effet, ce sont les principaux moyens de mobilité pour nombre de Montréalaises et de Montréalais, en particulier pour les ménages à faible revenu. Ils permettent d'accéder aux emplois, aux soins ou encore à l'éducation. Par ailleurs, leur développement favorise la diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES) provoquant un impact environnemental bien plus positif que l'utilisation de la voiture individuelle.

Cependant, il existe de fortes inégalités en matière d'accès aux transports collectifs et actifs à Montréal et elles affectent particulièrement les personnes vivant dans les quartiers d'immigration périphériques de la métropole (cf. partie 2). La Ville de Montréal reconnaît ces inégalités et les met en évidence dans la figure 4 qui montre les disparités d'accessibilité au transport collectif avec une faible accessibilité notable pour tous les quartiers péricentraux de l'île : *"À l'exception du réseau routier qui permet d'accéder à tout le territoire en véhicule motorisé, de fortes disparités territoriales sont constatées pour les réseaux piétonniers, cyclables et de transport en commun"* (p. 41). De plus, lorsque l'on analyse le tableau de répartition de l'espace de voirie selon le mode de transport et l'arrondissement (p. 48), on remarque également que ce sont ces mêmes espaces où les mobilités douces et actives comme le vélo sont très peu développées, notamment à Saint-Léonard où le vélo représente seulement 0,3% ou Montréal-Nord qui a seulement 2,7% de transport collectif.

Figure 4 : Carte de l'accessibilité au transport collectif extraite du document *Projet de Ville*



Pour développer des transports plus inclusifs, plus accessibles et plus abordables, le CIM recommande :

Recommandation 1

Que la Ville de Montréal développe le réseau de transports collectifs spécifiquement dans ces quartiers d'immigration périphériques, à travers le prolongement des trajets et l'augmentation de la fréquence des lignes de la STM dans les secteurs les plus mal desservis, mais aussi en développant de nouvelles lignes de métro, de système léger sur rail (SLR) et de services rapides par bus (SRB) dans ces espaces spécifiques. Nous proposons notamment que la Ville vise l'aménagement d'au minimum une station intermodale par arrondissement pour favoriser une répartition spatiale équitable des transports ;

Recommandation 2

Que la Ville de Montréal promeuve une tarification équitable et sociale des transports collectifs, notamment pour les jeunes¹² et les personnes âgées¹³, mais aussi pour les personnes à faible revenu, en particulier pour les habitantes et les habitants des espaces les plus éloignés du centre et les moins desservis en transports collectifs ;

¹² Cette recommandation de tarif social pour les transports en commun à destination des jeunes fait écho à la recommandation 9 émise par le Conseil Jeunesse de Montréal (CJM) dans son avis sur la mobilité des jeunes (2019).

¹³ Depuis 2021, les transports en commun sont gratuits pour les enfants de 11 ans et moins accompagnés, tandis que les personnes de plus de 65 ans ont accès à un tarif réduit de 50% par rapport au tarif habituel à Montréal. La gratuité pour les 65 ans et plus est déjà mise en place pour les citoyennes et citoyens de Longueuil, Brossard, Boucherville et Saint-Lambert. Dans son avis sur les personnes âgées immigrantes et/ou racialisées, le CIM recommandait que la Ville travaille à offrir la gratuité du transport pour les personnes âgées de 65 ans et plus (2021).

Recommandation 3

Que la Ville de Montréal rééquilibre l'offre de transports actifs dans les espaces d'immigration périphériques en améliorant le réseau piétonnier et cyclable dans ces territoires spécifiques, notamment dans les quartiers pointés dans le rapport comme Saint-Léonard et Montréal-Nord;

Recommandation 4

Que la Ville de Montréal offre des moyens de mobilité durable diversifiés dans les espaces les plus excentrés, notamment en développant le système de l'autopartage, des vélos communautaires BIXI, des navettes collectives ;

Recommandation 5

Que la Ville de Montréal renforce la sécurité et l'accessibilité universelle pour tous ces moyens de transport, en particulier dans les espaces les plus excentrés.

La mise en place de ces mesures en lien avec les transports collectifs et actifs peut avoir des impacts dépassant largement la question de la mobilité, notamment en lien avec des objectifs de transition écologique : diminution de la pollution de l'air, amélioration de l'environnement sonore, augmentation de la sécurité avec la baisse des accidents.

Axe 2 : Produire des logements sociaux et inclusifs

L'accès à un logement adéquat et abordable est un droit humain essentiel pour toutes les personnes habitant Montréal. Pour les personnes immigrantes et les nouveaux arrivants, il s'agit d'une étape clé dans leur processus d'établissement à Montréal et dans leur quartier.

Or, la crise du logement qui sévit actuellement à Montréal, avec une hausse des loyers généralisée, une augmentation des rénovictions¹⁴ et un taux d'inoccupation qui demeure faible pour les logements locatifs abordables et destinés aux familles¹⁵, affecte particulièrement les locataires à faible revenu et les personnes immigrantes et/ou racisées, en particulier dans les espaces en proie à la gentrification, un phénomène qui touche de plus en plus les quartiers d'accueil péricentraux de l'Île comme Parc-Extension par exemple (Reiser et Jolivet, 2018 ; Jolivet et al., 2022).

Dans ces quartiers, le manque d'accès au logement abordable n'est pas compensé par l'offre en logement social et communautaire qui est plus faible dans ces quartiers d'immigration périphériques comme on l'a montré dans la deuxième partie. De plus, les demandeurs d'asile,

¹⁴ Le terme rénoviction est un mot-valise qui désigne une stratégie d'expulsion des locataires pour des rénovations de grande ampleur. Cette pratique donne aux propriétaires la possibilité de louer leurs biens à de nouveaux locataires à un prix plus élevé, tout en augmentant la valeur de revente de leurs unités.

¹⁵ En effet, bien que le taux d'inoccupation soit remonté depuis deux ans, avec la pandémie, au-delà du seuil d'équilibre (3.7% sur l'île de Montréal), les logements locatifs abordables se font rares. Ce sont surtout des loyers au-dessus de 1000\$ qui sont les plus nombreux sur le marché locatif.

les personnes réfugiées ou sans statut ne peuvent accéder à un logement subventionné à Montréal. Or, les logements sociaux et communautaires, que ce soient des HLM, des COOP ou des OSBL d'habitation, sont souvent les seuls moyens de lutter contre les enjeux de discrimination et de freiner la gentrification. En effet, les logements sociaux et communautaires permettent aux locataires d'accéder pleinement au logement, quels que soient leur statut social, leur origine ethnique, leur sexe, leur identité de genre, leur orientation sexuelle, leur condition physique et/ou mentale. Ils contribuent à renforcer le sentiment de sécurité des ménages à faible revenu et participent au processus d'inclusion des personnes immigrantes et/ou racisées au sein de la société d'accueil (Fischler et al., 2017).

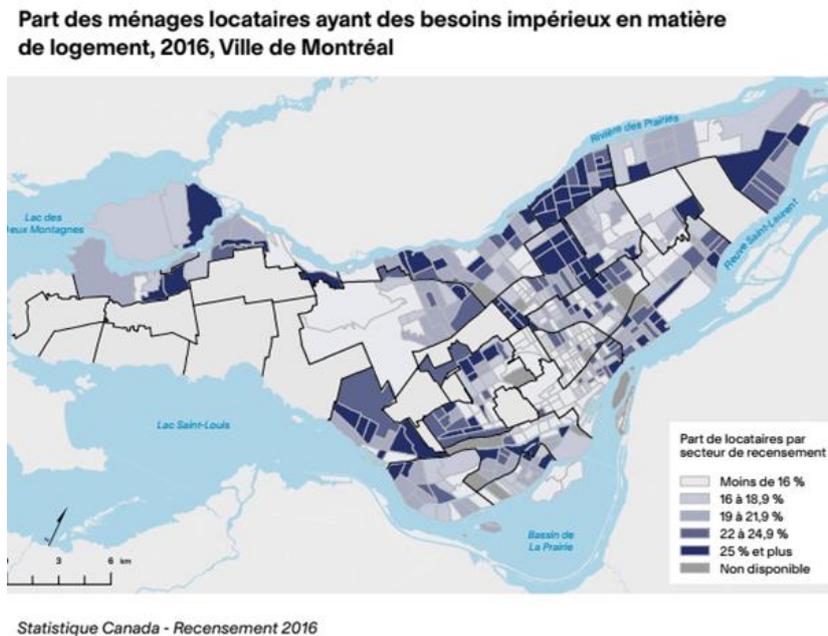
En effet, les personnes immigrantes et/ou racisées font aussi plus souvent l'objet de pratiques discriminatoires des propriétaires au sein du marché locatif privé. C'est un élément qui est d'ailleurs relevé dans le document *Projet de Ville, Montréal reconnaissant* : « *Certaines populations sont victimes de discrimination dans l'accès au logement. Celle-ci est souvent liée à l'origine ethnique, à la capacité fonctionnelle, à l'âge, à l'identité de genre, au statut d'immigration, au type de ménage et au statut socioéconomique.* » (p. 132).

Dans cette situation, les personnes immigrantes et/ou racisées résidant dans les quartiers péricentraux se voient, soit forcées de quitter leur quartier d'accueil et de s'éloigner dans des espaces mal desservis par les transports et avec moins d'accès aux services, soit se sentent forcées de rester dans des logements précaires, trop petits et/ou insalubres. Dans la figure 5, on peut voir que les quartiers avec des besoins impérieux en logement¹⁶ sont corrélés avec les espaces avec les populations à faible revenu et souvent immigrantes et/ou racisées, notamment les quartiers de Parc-Extension, Montréal-Nord et de Saint-Michel.

Si la Ville évoque les discriminations en matière de logement vécues par les populations immigrantes et/ou racisées, elle propose assez peu de solutions ciblées envers ces populations. De même, les questions de rénovation du parc de logement ou de développement de l'offre de logements sociaux et communautaires s'avèrent très déterritorialisées.

¹⁶ Selon Statistique Canada, un ménage ayant des besoins impérieux en matière de logement est un ménage dont le logement est considéré inadéquat, inabordable ou d'une taille non convenable, et dont le niveau de revenu est insuffisant pour permettre de payer les frais de logement d'un logement approprié et adéquat dans sa communauté.

Figure 5 : Carte des besoins impérieux en matière de logement des ménages locataires issue du document *Projet de Ville*



Afin de lutter contre la crise du logement qui sévit actuellement à Montréal et affecte particulièrement les locataires immigrant.e.s et/ou racisé.e.s, le CIM recommande :

Recommandations 6

Que la Ville de Montréal impose un registre des loyers résidentiels qui soit public, pour tous les logements¹⁷, et mis à jour annuellement sur une plateforme accessible à toutes et tous afin de contrer le phénomène grandissant des rénovictions et des hausses de loyer abusives ;

Recommandation 7

Que la Ville de Montréal vise un équilibre la production de logements sociaux et communautaires sur le territoire montréalais, en ciblant le développement de ces unités dans les quartiers abritant de fortes proportions de ménages issus de l'immigration¹⁸ et en produisant une offre diversifiée avec des grands logements et des logements accessibles et adaptés ;

Recommandation 8

Que la Ville de Montréal exerce de manière plus effective son droit de préemption sur des terrains ou des logements vacants dès qu'elle le peut afin de constituer une réserve foncière et de favoriser le développement du logement social et communautaire dans ces quartiers ;

¹⁷ Pour le moment, la ville de Montréal a déclaré vouloir instaurer un registre des loyers uniquement pour les immeubles de 7 logements et plus et ce, tous les 5 ans.

¹⁸ Voir le document du service de l'habitation sur la répartition des logements sociaux à Montréal en 2021, déjà cité dans la partie 2.

Recommandation 9

Que la Ville de Montréal fasse de la représentation auprès du gouvernement provincial et fédéral pour bonifier le financement de la rénovation et de la construction des HLM et des logements sociaux et communautaires ;

Recommandation 10

Que la Ville de Montréal fasse de la représentation auprès de Québec et utilise son statut de métropole pour modifier les règles d'attribution des logements sociaux à Montréal en donnant la possibilité aux personnes réfugiées et aux personnes migrantes sans statut ou au statut précaire d'accéder au logement social ou au supplément loyer ;

Recommandation 11

Que la Ville de Montréal à la fois, informe sur le cadre légal et les dispositifs juridiques mobilisables pour lutter contre les discriminations et le harcèlement des propriétaires à l'encontre des personnes immigrantes et/ou racisées¹⁹, mais aussi fasse de la représentation auprès de Québec pour faire des modifications structurantes au fonctionnement du Tribunal administratif du logement (TAL) (contrôle des reprises et des évictions sans faute en particulier).

Axe 3 : Favoriser l'accès sécuritaire et universel aux espaces publics

Le droit de profiter de manière égalitaire et sécuritaire des espaces publics et des équipements collectifs est essentiel et fait partie des différents droits à la ville que peuvent revendiquer les citoyennes et citoyens. Or, comme le rappelle le document *Projet de Ville*, les personnes immigrantes et/ou racisées vivent plus d'insécurité et subissent plus que d'autres du harcèlement, des agressions ou des comportements discriminatoires dans les espaces publics : « À Montréal, les personnes autochtones, les personnes racisées et les personnes immigrantes, en particulier les femmes, font face à plus de discrimination que l'ensemble de la population, notamment pour la recherche d'emploi, de même que dans les espaces publics et les transports en commun. » (p. 40). De plus, malgré l'entrée en vigueur d'une politique sur les interpellations par le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) en 2021, certaines personnes immigrantes et/ou racisées continuent de se sentir particulièrement visées par la police dans certains quartiers comme Saint-Michel et Montréal Nord, spécialement les jeunes (Ducas, 2022).

De plus, la présence de parcs, d'espaces verts et d'autres espaces publics hors voirie n'est pas distribuée de manière égale sur l'ensemble du territoire avec certains arrondissements possédant un pourcentage d'espaces publics très faible par rapport à l'espace de la voirie comme à Montréal-Nord où les espaces publics représentent 20% du territoire de

¹⁹ Cette recommandation était déjà incluse dans l'avis du CIM sur les personnes âgées immigrantes (2021).

Que la Ville de Montréal s'assure que la documentation sur l'accès aux services et aux activités culturelles municipales soit accessible au plus grand nombre de Montréalaises et Montréalais²⁰. En effet, si en vertu de la Charte de la langue française, la Ville de Montréal rédige tous ses documents en français, et en anglais dans une moindre mesure, elle pourrait s'associer au BINAM pour produire de l'information sur les services municipaux dans d'autres langues que le français et collaborer avec les organismes communautaires desservant les personnes immigrantes et/ou racisées pour faire connaître ces activités.

Axe transversal 1 : Favoriser une transition écologique plus juste

L'aménagement durable et la transition écologique sont des questions essentielles dans une période marquée par l'inquiétude croissante face aux impacts des aléas climatiques (hausse des températures, vagues de chaleur, pluies abondantes, tempêtes, sécheresses, crues, etc.). Par ailleurs, l'importance de l'accès à la nature urbaine s'est faite d'autant plus sentir avec la pandémie de COVID-19 et l'on a mis en évidence ses avantages certains pour tempérer la chaleur, améliorer la santé psychologique, et favoriser la socialisation entre les habitantes et les habitants.

Or, dans le document *Projet de Ville*, la Ville reconnaît les inégalités environnementales que subissent les personnes immigrantes et/ou racisées, ainsi que la vulnérabilité plus forte aux effets des changements climatiques qui en découle : « *Les personnes à faible revenu, les personnes racisées et les personnes immigrantes vivent davantage dans des logements insalubres et surpeuplés, dans des îlots de chaleur et à proximité des infrastructures de transport (voies rapides, autoroutes, aéroports, etc.). Elles sont donc plus exposées aux pollutions sonores et atmosphériques et aux effets des changements climatiques comme les vagues de chaleur. Les personnes autochtones, les personnes immigrantes et les personnes racisées ont davantage de barrières à franchir pour se trouver un emploi et un logement convenable, et sont donc plus vulnérables aux chocs à venir.* » (p.41) C'est également le cas pour « *Les personnes à faible revenu et, dans une moindre mesure, les personnes racisées et immigrantes résidant dans les secteurs où la végétation est moins abondante* » (p. 124).

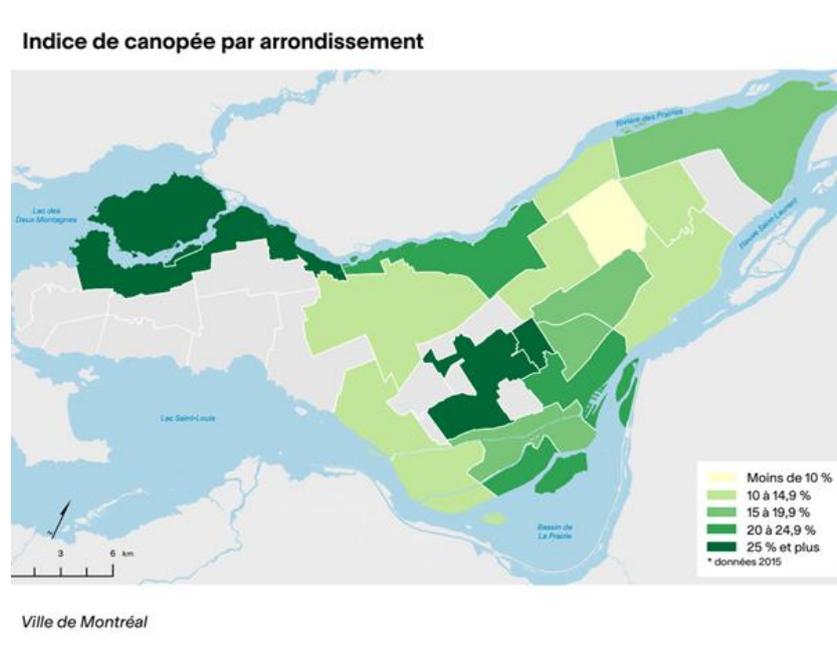
En effet, si l'on regarde la carte de l'indice de canopée²¹ présentée dans le document, on remarque que la plupart des espaces définis comme des TIP par le BINAM (Saint-Léonard, Montréal-Nord, Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension et Ville-Saint-Laurent) sont des territoires où l'indice de canopée est inférieur à 15%, largement plus faible que l'indice de canopée moyen à Montréal de 20%. Le constat est à mettre en parallèle avec les îlots de chaleur qui affectent particulièrement les personnes résidant dans ces quartiers défavorisés et créent des situations

²⁰ Le CIM a présenté une recommandation qui va dans un sens similaire (cf. recommandation 5) dans son dernier avis sur les personnes âgées immigrantes et/ou racialisées (2021). La recommandation faisait également partie de l'avis du CIM sur le racisme systémique (2020).

²¹ L'indice de canopée correspond à la surface d'ombre au sol que procurent les arbres sur un territoire donné.

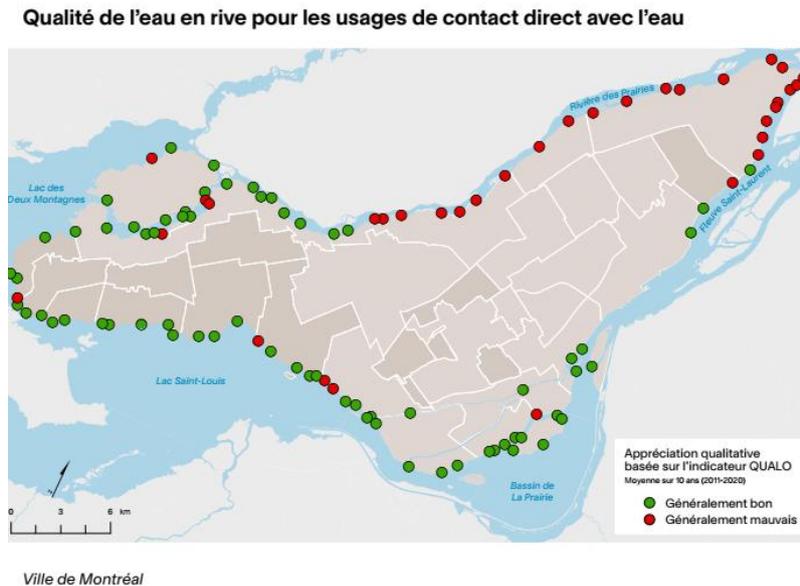
à risque pour la santé des personnes vulnérables, notamment les enfants, les personnes âgées de 65 ans et plus, et les personnes souffrant de problèmes cardiovasculaires ou respiratoires.

Figure 7 : Carte de l'indice de canopée issue du document *Projet de Ville*



Si l'on pense à l'accès aux berges, la Ville a mis en avant, dans son document, les disparités qui existent concernant la qualité de l'eau des rives de Montréal. En effet, bien que la situation apparaisse relativement stable depuis le début des années 2000, on remarque que les espaces du Nord-Est présentent une qualité d'eau bien moindre que le Sud et l'Ouest de l'Île (cf. Figure 8). En ce qui concerne la qualité de l'air, si le rapport affirme que les populations à faible revenu, immigrantes et racisées sont plus exposées aux pollutions atmosphériques, on ne trouve aucune donnée qui mette en évidence ces disparités territoriales alors que l'on se doute que, au vu des chiffres sur l'utilisation des moyens de transports et la place accordée à la voirie dans les quartiers, la qualité de l'air n'est pas similaire dans tous les arrondissements.

Figure 8 : Carte de la qualité de l'eau en rive à Montréal issu du document Projet de Ville



Ainsi, pour favoriser une transition écologique sans creuser les inégalités, le CIM recommande :

Recommandation 16

Que la Ville de Montréal poursuive sa politique de verdissement tout en prenant en compte les besoins particuliers des personnes immigrantes et/ou racisées afin d'éviter les risques d'écogentrification. Le Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports pourrait s'associer avec les communautés à faible revenu, immigrantes et/ou racisées pour prioriser certains espaces à verdir dans les quartiers à faible couvert végétal et déterminer quels types d'espaces verts (jardins, parcs, forêts) prioriser. Il pourrait également porter une attention certaine sur la fréquentation à venir, les conditions d'accès et la gestion des nouveaux espaces verts urbains;

Recommandation 17

Que la Ville de Montréal s'engage à améliorer l'accès aux berges et la qualité de l'eau pour tous les quartiers en bordure de fleuve, en ciblant notamment les quartiers d'immigration et de personnes à faible revenu comme l'arrondissement de Montréal-Nord par exemple ;

Recommandation 18

Que la Ville de Montréal collecte et diffuse publiquement les données concernant la pollution atmosphérique et prévoit un plan d'action en conséquence avec des zones prioritaires pour l'investissement des subventions et la mise en place d'aménagements et de réglementations.

Axe transversal 2 : Encourager la participation citoyenne en aménagement

La participation citoyenne est essentielle au bon fonctionnement urbain et permet une meilleure prise en compte des besoins de toutes les Montréalaises et tous les Montréalais au sein des projets d'aménagement. Le CIM a d'ailleurs rédigé en 2018 un avis sur la participation citoyenne des personnes immigrantes et/ou racisées à la demande du conseil municipal et a émis dans ce cadre plusieurs recommandations (cf. Annexe 1).

Dans le document *Projet de Ville*, la Ville reconnaît qu'il existe des disparités en termes de participation en fonction des populations, mais aussi des territoires : « *Il est constaté que les personnes racisées, autochtones et immigrantes sont sous-représentées aux mécanismes de consultation existants* » (p. 58) et dans *“les processus de collaboration et de conception des projets d'aménagement”* (p. 60). Les inégalités en termes d'accès au numérique, qui découlent des inégalités sociales, expliquent en partie la faible participation des personnes immigrantes et/ou racisées aux processus de consultation.

Afin de favoriser la consultation des principaux concernés par le nouveau Plan, la Ville de Montréal a choisi de mettre en place une démarche de consultation publique avec la création d'une plateforme numérique reflexion2050.ca, une tournée des milieux de vie, une trousse de consultation, des activités de médiation culturelle et des rencontres avec des populations spécifiques afin de sonder l'ensemble des Montréalaises et Montréalais et de connaître leurs aspirations pour l'aménagement de Montréal dans le futur. La Ville propose également, dans une volonté de réconciliation avec les peuples autochtones et de lutte contre les discriminations, de miser sur des processus de “cocréation et la réintégration de connaissances historiques et de savoirs autochtones négligés.” (p. 60). Or, ces approches de planification urbaine inclusives et participatives restent pour le moment de l'ordre des idées.

Ainsi, pour encourager une réelle participation citoyenne au processus de planification urbaine, le CIM recommande :

Recommandation 19

Que la Ville de Montréal continue d'accroître la représentation des personnes immigrantes et/ou racisées dans les instances décisionnelles et consultatives de la Ville ;

Recommandation 20

Que la Ville de Montréal varie les moyens de prendre en compte l'avis des personnes immigrantes et/ou racisées sur les nouveaux projets urbains à Montréal à travers des sondages en ligne, mais aussi des appels téléphoniques, des affichages dans la rue, ou encore la mise en place de réunions publiques dans les territoires où la participation citoyenne est la moins importante. On encourage également la Ville à mettre en place des réunions de consultation hors des horaires de travail et avec des services de garde notamment ;

Recommandation 21

Que la Ville de Montréal s'assure que les projets sélectionnés par le budget participatif municipal se passent sur l'ensemble des territoires à Montréal ;

Recommandation 22

Que la Ville de Montréal subventionne les organismes et les collectifs qui favorisent la parole des personnes immigrantes et/ou racisées, les associe à la formulation des politiques publiques en matière d'aménagement et les soutienne dans l'élaboration de leur demande de subvention et dans la mise à disposition de locaux municipaux ;

Recommandation 23

Que la Ville de Montréal lutte contre les fractures numériques pour augmenter la participation citoyenne²², notamment en créant un réseau d'espaces publics numériques gratuits avec des horaires étendus, en favorisant le prêt de tablettes, ainsi que la formation et l'accompagnement.

²² Cette recommandation faisait déjà l'objet d'une recommandation du CIM (recommandation 5) dans son avis sur la participation citoyenne (2018).

Conclusion

Pour conclure, nous souhaitons souligner les efforts de la Ville de Montréal pour la prise en compte des disparités territoriales dans son futur Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM). Cependant, il reste encore beaucoup à faire pour traduire cette reconnaissance des inégalités territoriales en politiques d'aménagement et ainsi favoriser le sentiment d'appartenance et d'inclusion des personnes immigrantes et/ou racisées à Montréal. En effet, si le document *Projet de ville* identifie certaines inégalités sociales et économiques vécues par les personnes immigrantes et/ou racisées dans l'accès aux ressources urbaines, peu d'actions concrètes sont encore proposées pour tenter d'y remédier.

En tant que membres du CIM, nous rappelons l'importance de reconnaître les besoins diversifiés des territoires et de faire de l'aménagement adapté aux réalités locales et aux populations de chaque quartier. Nous encourageons ainsi la Ville-Centre à travailler au plus près des arrondissements interpellés et des organismes communautaires, notamment les Tables de quartier, qui connaissent les besoins des Montréalaises et Montréalais sur le terrain et ont pour objectif la réduction des inégalités à une échelle locale. De plus, nous souhaitons également rappeler la nécessité de produire des données désagrégées sur les disparités territoriales et leur évolution, et de les rendre publiques afin de cibler au mieux des territoires et des populations spécifiques, notamment les personnes immigrantes et/ou racisées. On pourrait notamment réfléchir à la création d'un observatoire des inégalités urbaines avec des chiffres et des cartes mis à jour sur les disparités territoriales à Montréal afin de dresser des portraits sociodémographiques approfondis de ces disparités et de mettre en place des actions ciblées. Par ailleurs, un des points qui reste incertain à la lecture du document est la prise en compte des évolutions à long terme des disparités et des besoins des Montréalaises et des Montréalais dans ce plan de prospective territoriale à l'horizon 2050. En effet, beaucoup de conclusions s'appuient sur des chiffres datant de 2016 et de ce fait, déjà dépassés.

Références bibliographiques

- Alessandrin, A., Dagorn, J., et Vuillemot, M. (2021). Discriminations territoriales : Introduction. *Les cahiers de la LCD*, 9. <https://doi.org/10.3917/clcd.012.0011>
- Apparicio, P., Pham, T.-T.-H., Séguin, A.-M. et Landry, S. M. (2013). Équité environnementale et distribution spatiale de la végétation à l'intérieur et autour des îlots résidentiels à Montréal : une double iniquité?, *Cahiers de géographie du Québec*, 57(161). <https://doi.org/10.7202/1024902ar>
- Atak, I. (2020) Participation des migrant-e-s sans statut à l'espace public, *Revue Droits et Libertés*. <https://liguedesdroits.ca/participation-des-migrant-e-s-sans-statut-a-lespace-public/>
- Audrin, T., Apparicio, P., Séguin, A.-M. et Gelb, J. (2019). Bruit aérien et équité environnementale dans les quatre plus grandes métropoles canadiennes, *Le Géographe canadien*, 64(1), 155-168. <https://doi-org/10.1111/cag.12571>
- Banville, A. (2022, 15 juillet). Des îlots de chaleur aux quatre coins de l'île de Montréal. *Métro Montréal*. <https://journalmetro.com/actualites/montreal/2863997/des-ilots-chaleur-aux-quatre-coins-lile-de-montreal/>
- Baumann-Lapierre, Y. (2019). *Traverser le paysage: Une réflexion sur l'appropriation spatio-temporelle des espaces (nature) urbains. Le cas du parc Frédéric-Back à Montréal* [Thèse de maîtrise, Université de Montréal]. <http://hdl.handle.net/1866/23757>
- Bertrand, L. (2013) *Étude sur l'accès aux aliments santé à Montréal : six ans après la première étude, mêmes disparités?* Agence de la santé et des services sociaux, Montréal. <http://www.santecom.qc.ca/bibliothequevirtuelle/Montreal/9782896733088.pdf>
- Bidard, H., Fetouh, M., et Voituriez, A. (2020). Entretien à plusieurs voix autour de la lutte contre les discriminations. Dans Alessandrin, A. et Dagorn, J. (dir.), *Le rôle de la ville dans la lutte contre les discriminations*. Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine.
- Blanchon, D., Moreau, S. et Veyret, Y. (2009). Comprendre et construire la justice environnementale. *Annales de géographie*, 665-666, 35-60. <https://doi.org/10.3917/ag.665.0035>
- Crouse, D. L., Pinault, L., Balram, A., Hystad, P., Peters, P. A., Chen, H., van Donkelaar, A., Martin, R. V., Ménard, R., Robichaud, A., et Villeneuve, P. J. (2017). Urban greenness and mortality in Canada's largest cities : A national cohort study. *The Lancet Planetary Health*, 1(7), 289-297. [https://doi.org/10.1016/S2542-5196\(17\)30118-3](https://doi.org/10.1016/S2542-5196(17)30118-3)

- Donahue, Y. (2018, 30 juin). Les organismes d'aide à l'itinérance aux aguets pendant la canicule. *Radio Canada*. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1110238/itinerants-chaueur-accablante-prevention-eau-ombre>
- Doytcheva, M. (2008). Lutter contre les discriminations en France. L'arrimage territorial. *Diversité: ville école intégration*, 155, 132-138. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01058980/document>
- Ducas, I. (2022, 16 juin). Profilage racial par la police. La situation est-elle pire à Montréal qu'à Toronto? *La Presse*. <https://www.lapresse.ca/actualites/2022-06-16/profilage-racial-par-la-police/la-situation-est-elle-pire-a-montreal-qu-a-toronto.php>
- Epstein, R., Alessandrin, A., Dagorn, J., et Thomas, S. (2020). Discriminations territoriales : Interview de Renaud Epstein. *Les cahiers de la LCD*, 12(1), 39-47. <https://doi.org/10.3917/clcd.012.0039>
- Ferraris, F. S. (2016, 12 décembre). Transport collectif: les enfants pauvres de la mobilité. *Le Devoir*.
- Fischler, R., Wiginton, L., & Kraemer, S. (2017). A Place to Stand on Your Own Two Feet : The Role of Community Housing in Immigrant Integration in Montréal, Quebec. *Canadian Journal of Urban Research*, 26(2), 15-32. <https://cjur.uwinnipeg.ca/index.php/cjur/article/view/92/51>
- Ilardo, L. (2022). *Pour une justice environnementale québécoise : réalités, arguments, pistes d'action*. Fondation David Suzuki. <https://fr.davidsuzuki.org/wp-content/uploads/sites/3/2022/09/Resume-Executif-Justice-environnementale-FR.pdf>
- Jabbour, H. (2018). *Populations défavorisées et verdissement: la mobilisation des personnes défavorisées dans les projets de verdissement de l'éco-quartier Villeray* [rapport de stage de maîtrise, Université de Montréal].
- Jolivet, V., Reiser, C., Baumann, Y. et Gonzalès, R. (2022). Before displacement: studentification, campus-led gentrification and rental market transformation in a multiethnic neighborhood (Parc-Extension, Montréal), *Urban Geography*, 1-20. <https://doi.org/10.1080/02723638.2022.2073150>
- Kirszbaum, T. (2004). La discrimination positive territoriale : De l'égalité des chances à la mixité urbaine. *Pouvoirs*, 111(4), 101-118.
- Kirszbaum, T. (2016). La reconnaissance publique des discriminations territoriales : Une avancée en trompe l'oeil. Dans C. Hancock et al. (dir.), *Discriminations territoriales, Entre interpellation politique et sentiment d'injustice des habitants*, Éditions de l'Oeil d'or.

Lachapelle, U., Boisjoly, G. et Vermesch, P. (2020). *Réalisation d'un portrait des besoins et des habitudes de déplacements des personnes vivant en situation de précarité dans la région de Montréal*. Ville de Montréal, Agence régionale de transport métropolitain (ARTM) . https://publications.polymtl.ca/5266/1/2020_Lachapelle_R%C3%A9alisation_portrait_besoins_habitudes_d%C3%A9placements.pdf

Megelas, A., Baumann, Y., Chen, S., Champagne, C.-G., Preston, A., Shahamati, S. et McLarnon M. (2021). The Impacts of Green Gentrification on Homelessness; Urban Greening and Displacement in Parc-Extension Neighborhood of Montreal. *The Homeless Hub*. <https://www.homelesshub.ca/blog/impacts-green-gentrification-homelessness-urban-greening-and-displacement-parc-extension>

Myles, J., Picot, G. et Pyper, W. (2000). *Inégalités entre les quartiers des villes canadiennes*. Division de l'analyse des entreprises et du marché du travail. Statistiques Canada.

Nesbitt, L. (2021, 15 septembre). Les forêts urbaines de Montréal profitent-elles à tous? *Journal Métro*. <https://journalmetro.com/environnement/2695757/les-forets-urbaines-de-montreal-profitent-elles-a-tous/>

Paulhiac Scherrer, F. (dir.) (2018). Portrait des disparités en matière de mobilité dans l'agglomération de Montréal : Étude portant sur la caractérisation des inégalités de mobilité quotidienne, *Cahiers In.SITU*, 3. https://chaireinsitu.esg.uqam.ca/wp-content/uploads/sites/36/2018/05/Cahier-In.SITU-n%C2%B03_version1_interactif.pdf

Petit, P., Bunel, M., Ene, E., et L'Horty, Y. (2016). Effets de quartier, effet de département : Discrimination liée au lieu de résidence et accès à l'emploi. *Revue économique*, 67(3), 525-550. <https://doi.org/10.3917/reco.673.0525>

Pham, T.-T.-H., Apparicio, P., Séguin, A.-M., Landry, S., et Gagnon, M. (2012). Spatial distribution of vegetation in Montreal : An uneven distribution or environmental inequity? *Landscape and Urban Planning*, 107(3), 214-224. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2012.06.002>

Pinault, L., Christidis, T., Olaniyan, T., et Crouse, D. L. (2021). *Disparités ethnoculturelles et socioéconomiques en matière d'exposition à la verdure en milieu résidentiel dans les régions urbaines du Canada*. Page Statistique Canada. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/82-003-x/2021005/article/00001-fra.htm>

Reiser, C. (2021). *Se loger dans un quartier tremplin : Trajectoires et stratégies résidentielles à Parc-Extension et Saint-Michel, Montréal* [Thèse de doctorat en Géographie et Aménagement, Université de Montréal, Université de Paris]. <http://hdl.handle.net/1866/25905>

Reiser, C., et Breault, G. (2021). *Housing Discriminations in the Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension borough and plans for action*. Association des locataires de Villeray pour le BINAM.

https://locatairesdevilleray.com/wp-content/uploads/2021/07/Rapport_en_re%CC%81vise%CC%81.pdf

Reiser, C. et Jolivet, V. (2018, 24 septembre). Les nouveaux espaces convoités de la métropole. *Le Devoir*. <https://www.ledevoir.com/opinion/libre-opinion/537462/les-quartiers-pericentraux-nouveaux-espaces-convoites-de-la-metropole>

Rose, D., et Twigge-Molecey, A. (2013). *Une métropole à trois vitesses ? Bilan sur les écarts de revenu dans le Grand Montréal, 1970-2005*. Rapport de recherche 222F. Cities Centre, Université de Toronto. <https://hdl.handle.net/1807/94390>

Tardif-Paradis, E. (2021) *L'accessibilité aux espaces verts, source d'inégalités environnementales ? : le cas de Saint-Henri à Montréal* [Thèse de maîtrise, Université de Montréal]. <http://hdl.handle.net/1866/26494>

Littérature grise

ISQ (2020). *Projections démographiques. Scénarios personnalisés pour la Ville de Montréal*.

CIM (2021). *Les personnes âgées immigrantes et/ou racialisées*. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONSEIL_INTERC_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PAIR-MEP-FR-21-06-28.PDF

CIM (2020). *Racisme systémique. Agir pour transformer la culture institutionnelle, changer les attitudes et renforcer les capacités citoyennes*. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONSEIL_INTERC_FR/MEDIA/DOCUMENTS/CIM-AVIS_RACISME_SYSTEMIQUE-FR-WEB.PDF

CIM (2019). *Mémoire sur les obstacles et les modalités liés à la participation démocratique des citoyennes et des citoyens issu.e.s des communautés ethnoculturelles à Montréal*. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEM_CIM_20190501.PDF

CIM (2014). *Mémoire sur le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal*. Présenté par le Conseil des Montréalaises, le Conseil Interculturel de Montréal et le Conseil Jeunesse de Montréal à la Commission permanente sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal. <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2490550>

CJM (2019). *Avis sur la mobilité des jeunes Montréalais.es de 17 à 30 ans*. https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONS_JEUNESSE_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RAPPORT_MOBILITE.PDF

OCPM (2020). *Racisme et discrimination systémiques dans les compétences de la Ville de Montréal – Rapport de consultation*. <https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P99/rapport-reds.pdf>

Statistiques Canada (2016). *Recensement de 2016, Ménages privés selon le genre de ménages*.

Ville de Montréal (2022) *Projet de ville, vers un plan d'urbanisme et de mobilité*. https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/vdm_projet_de_ville.pdf

Ville de Montréal (2021). *Répartition des logements sociaux et communautaires sur l'île de Montréal, Faits saillants et tableaux*, Rapport du Service de l'habitation, Ville de Montréal, données au 31 décembre 2021. https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/repartition_2021_des_logements_sociaux_et_communautaires.pdf

Ville de Montréal (2021). *Plan Nature et sports*. https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/plan_nature_et_sports_1.pdf

Ville de Montréal (2020). *Plan d'action solidarité, équité et inclusion 2021-2025*. https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/plan_daction_solidarite_equite_et_inclusion.pdf

Ville de Montréal (2020). *Plan climat 2020-2030*. <https://res.cloudinary.com/villemontreal/image/upload/v1607536657/portail/ktpxrvj5qxggayecchd.pdf>

Ville de Montréal (2020). *Règlement pour une métropole mixte : Document explicatif – Version révisée*. https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/rmm_document_explicatif.pdf

Ville de Montréal (2018). *Profil sociodémographique, Recensement 2016*, Agglomération de Montréal, Montréal en statistiques. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL_SOCIOD%20MO_VILLE%20DE%20MONTR%20AL%202016.PDF

Annexe

Annexe 1 : Tableau des recommandations établies par le CIM dans ses cinq plus récentes publications, avis et mémoires

<p>2018 : Vers une citoyenneté urbaine favorisant la pleine participation de toutes et de tous. Avis sur la participation des Montréalais.e.s issu.e.s de la diversité à la vie municipale</p>	<p>R1. Que la Ville introduise la pratique des budgets participatifs, notamment au niveau des arrondissements, afin de favoriser la participation des Montréalais.e.s issu.e.s de la diversité;</p>
	<p>R2. Que la Ville soutienne financièrement des initiatives porteuses et des projets structurants contribuant à favoriser la participation des personnes issues de la diversité, parmi lesquels le mentorat et le jumelage interculturel;</p>
	<p>R3. Que la Ville mette en place une initiative afin de former les citoyen.ne.s à la politique municipale, ses enjeux et ses modalités de participation, de type Cité Elles MTL;</p>
	<p>R4. Que la Ville mette en place un programme de mentorat, semblable à celui du parrainage professionnel, entre les élu.e.s et des personnes issues de la diversité pour favoriser à long terme leur représentation au sein des diverses instances politiques;</p>
	<p>R5. Que la Ville mette en place une consultation publique sur le droit de vote des résident.e.s afin de proposer un amendement à la Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités;</p>
	<p>R6. Que la Ville mène une campagne de sensibilisation grand public pour la valorisation de la diversité dans toutes ses expressions, orientée sur l'apport de la diversité à la vie montréalaise et la lutte aux discriminations;</p>
	<p>R7. Que la Ville redéfinisse le mandat du BINAM afin qu'il puisse plus largement répondre aux besoins des personnes issues de la diversité;</p>
	<p>R8. Que la Ville permette au CIM de donner à la Commission sur le développement social et la diversité trois mandats par année portant sur des enjeux entièrement consacrés à la diversité montréalaise;</p>
	<p>R9. Que la Ville, dans toutes ses initiatives réglementaires et administratives, anticipe leurs effets potentiels sur les personnes issues de la diversité et qu'elle insère une clause d'impact diversité dans ses sommaires décisionnels.</p>
<p>2019 : Montréal, cité interculturelle.</p>	<p>R1. Que la Ville enchâsse un principe interculturel dans la Charte montréalaise des droits et responsabilités;</p>

Stratégie intégrée en six étapes et conditions de réussite pour une politique interculturelle	R2. Que la Ville poursuive et consolide ses efforts en matière de relations interculturelles à travers l'élaboration d'une politique interculturelle qui découle de l'adoption du principe interculturel
	R3. Que la Ville appuie les démarches en vue de l'élaboration d'un cadre de gestion et de référence pour les fonctionnaires municipaux qui s'arrime à la politique interculturelle;
	R4. Que la Ville mandate une instance et alloue les ressources humaines et financières nécessaires afin de coordonner l'ensemble du chantier interculturel à venir et d'assurer, par la suite, un suivi et une évaluation conséquente des démarches de la Ville de Montréal en matière de relations interculturelles;
	R5. Que la Ville de Montréal mène une consultation publique inclusive et participative sur la mise en œuvre d'une politique interculturelle;
	R6. Que la Ville, dans toutes ses initiatives réglementaires et administratives, anticipe les effets potentiels sur les personnes issues de la diversité et qu'elle insère une clause d'impact diversité dans ses sommaires décisionnels.
2019 : Mémoire sur les obstacles et les modalités liés à la participation démocratique des citoyennes et des citoyens issu.e.s des communautés ethnoculturelles à Montréal	R1. Que la Ville initie des assemblées publiques périodiques dans les six territoires retenus par le BINAM et étende par la suite cette démarche à l'ensemble des arrondissements montréalais, afin que la mairie se porte à l'écoute de la population montréalaise dans un cadre moins formel que celui de la période de questions;
	R2. Que la Ville développe un dispositif de période de questions mobile qui se déplacerait à travers les arrondissements, pour ainsi rejoindre les gens directement dans leur milieu de vie tout en offrant un cadre moins formel, d'une part; et qu'elle élabore un volet numérique (ou en visioconférence) à la période de questions du conseil municipal, d'autre part;
	R3. Que la Ville développe un espace virtuel de participation citoyenne sur sa plateforme Faire Montréal, qui permettrait davantage de recueillir et de prendre en considération les préoccupations citoyennes (questions, suggestions et commentaires);
	R4. Que la Ville offre des incitatifs aux personnes qui participent à la période de questions des conseils municipal et d'arrondissement, notamment le remboursement des frais de transport pour les plus vulnérables, comme les personnes à faible revenu et les aîné.e.s;
	R5. Que la Ville assure une meilleure diffusion des informations sur les diverses instances consultatives et délibératives de la Ville à travers les réseaux, les organismes et les médias communautaires;
	R6. Que la Ville fournisse davantage de temps aux résidentes et résidents ainsi qu'aux organismes afin de leur permettre de se préparer adéquatement aux consultations publiques;

	<p>R7. Que la Ville offre des formations aux organismes communautaires afin de mieux les outiller pour la participation aux consultations publiques municipales, d'une part; et qu'une formation distincte sur les modalités de participation soit également offerte aux personnes souhaitant renforcer leurs capacités en la matière, d'autre part;</p>
	<p>R8. Que la Ville produise une brève vidéo promotionnelle accompagnant le guide pratique, à l'image des efforts de la Ville de Vancouver – qui a produit les Tips and Rules for Speaking to Vancouver City Council – et en assure la diffusion sur les réseaux sociaux et le site de la Ville de Montréal.</p>
<p>2020 : Racisme systémique. Agir pour transformer la culture institutionnelle, changer les attitudes et renforcer les capacités citoyennes</p>	<p>R1. Que la Ville reconnaisse publiquement le racisme systémique</p>
	<p>R2. Que la Ville mette en place une politique interculturelle antiraciste</p>
	<p>R3. Que la Ville fasse une veille stratégique à la fois sur les diverses formes de racismes et de discriminations dans la communauté montréalaise et sur les actions municipales prises en matière de lutte contre les racismes et les discriminations</p>
	<p>R4. Que la Ville élabore des indicateurs pour évaluer l'effet de ses mesures de lutte contre les racismes et les discriminations</p>
	<p>R5. Que la Ville crée un poste de commissaire à l'antiracisme et à l'inclusion</p>
	<p>R6. Que la Ville mette sur pied un centre d'aide et de lutte contre les agressions à caractère haineux</p>
	<p>R7. Que la Ville revoie les règles d'octroi des subventions aux organismes intervenant auprès des personnes racialisées et/ou victimes de racismes et de discriminations et ce, afin de pérenniser les actions en matière de lutte contre les racismes et les discriminations</p>
	<p>R8. Que la Ville s'assure que de la documentation et des services soient disponibles dans d'autres langues que le français</p>
	<p>R9. Que la Ville assure un accès équitable au transport en commun</p>
	<p>R10. Que la Ville mette en place un programme de développement de son personnel issu des minorités visibles et autochtones afin de favoriser leur accès aux fonctions de cadre supérieur</p>

2021 : Les personnes âgées immigrantes et/ou racialisées	<p>R1. Dans le cadre de ses planifications pluriannuelles et en collaboration avec le Bureau de la commissaire à la lutte contre le racisme et la discrimination systémiques, que la Ville collecte des données sur les PAIR pour lui permettre de dresser des portraits sociodémographiques approfondis de cette population, en distinguant selon le lieu de naissance et la racialisation, et qu'elle développe des actions ciblées qui répondent aux besoins des PAIR, en s'appuyant sur ces portraits sociodémographiques détaillés.</p>
	<p>R2. Que la Ville mette en place une campagne de sensibilisation à l'échelle de son territoire pour contrer, dans le parc locatif privé montréalais, la discrimination et le harcèlement à l'encontre des personnes immigrantes et/ou racialisées, notamment les personnes âgées</p>
	<p>R3. Que la Ville crée une initiative, à partir d'un modèle bonifié du programme Habiter la mixité, de manière à augmenter le soutien communautaire aux PAIR résidant en HLM ou dans d'autres types de logements sociaux.</p>
	<p>R4. Que la Ville mène des représentations auprès du gouvernement du Québec pour bonifier les trois volets du programme d'AccèsLogis Montréal, en ciblant les quartiers abritant de fortes proportions de ménages issus de l'immigration</p>
	<p>R5. Que la Ville investisse dans le soutien aux initiatives de lutte contre les fractures linguistiques et numériques qui exacerbent la vulnérabilité des PAIR.</p>
	<p>R6. Que la Ville diversifie les activités, les ressources et les collections de ses bibliothèques pour mieux répondre à la réalité et aux besoins des personnes âgées de diverses origines.</p>
	<p>R7. Que la Ville soutienne des initiatives existantes ou appuie la création, dans chaque quartier, de lieux de socialisation à vocation interculturelle et intergénérationnelle.</p>
	<p>R8. Que la Ville s'assure, pour chaque nouveau projet urbanistique, que l'aménagement de l'environnement urbain soit adapté aux personnes âgées, notamment dans les quartiers abritant de fortes proportions de ménages issus de l'immigration et/ou racialisés.</p>
	<p>R9. Que la Ville demande à la STM d'améliorer significativement son service, en ce qui a trait aux trajets et à la fréquence des autobus et des Navettes Or dans les arrondissements périphériques montréalais et dans les secteurs spécifiques où résident des proportions importantes de PAIR.</p>
	<p>R10. Que la Ville utilise son siège à l'Autorité régionale de transport métropolitain pour travailler à offrir la gratuité complète du transport pour toutes les personnes de 65 ans et plus.</p>