

PUM 2050

PLAN D'URBANISME
ET DE MOBILITÉ

Photo de Selena Phillips-Boyle

PUM 2050

PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ

**Cahier complémentaire
POUR UNE VILLE INCLUSIVE**

Février 2025



OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

Édition et diffusion

Office de consultation publique de Montréal

1550, rue Metcalfe, bureau 1414

Montréal (Québec) H3A 1X6

Téléphone : 514 872-3568

ocpm.qc.ca

info@ocpm.qc.ca

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2025

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2025

978-2-925161-56-1 (imprimé)

978-2-925161-55-4 (PDF)

TABLE DES MATIÈRES

1. Les enfants	1
1.1 Se déplacer dans l'espace public	2
1.2 Les loisirs, la culture et la sociabilité	3
1.3 La place de la nature en ville	3
2. Les adolescents et les jeunes adultes	4
2.1 La mobilité active	5
2.2 Le transport collectif	7
2.3 Le sentiment d'insécurité dans l'espace public	8
2.4 Des lieux de la vie collective pour les jeunes	8
2.5 Favoriser le contact avec l'art et la culture	9
2.6 S'informer et donner son opinion	10
3. Les personnes à mobilité réduite	11
3.1 L'accessibilité universelle dans les déplacements actifs	12
3.2 Le transport collectif	13
3.3 Le transport adapté	15
3.4 Le transport motorisé	17
3.5 L'accessibilité des lieux de la vie collective	17
3.6 Le logement - Des personnes vulnérables face aux évictions	18
3.7 Accroître la part de logements adaptés	19
3.8 L'accessibilité des commerces et services de proximité	20
3.9 L'insécurité financière	20
4. Les personnes ayant une déficience auditive	21
4.1 Des statistiques plus précises	21
4.2 La communication dans les transports collectifs	22
4.3 S'informer et participer	22
4.4 Les organismes communautaires	23
4.5 L'accès aux loisirs et à la culture	23
4.6 Trouver un emploi conforme à ses aspirations	24

5. Les personnes ayant une déficience visuelle	26
5.1 Naviguer dans l'espace public	26
5.2 Utiliser les transports collectifs	28
5.3 Vivre la culture à Montréal	29
5.4 Des logements adaptés	29
5.5 Accéder à des emplois de qualité	30
6. Les personnes ayant une déficience intellectuelle.....	31
6.1 Comprendre son chemin dans l'espace public	31
6.2 Participer à la vie sociale et culturelle	32
6.3 Des logements avec services d'aide à domicile	32
7. Les enjeux vécus par les femmes	33
7.1 L'insécurité et la violence faite aux femmes	34
7.2 Le principe d'équité	35
7.3 Loger les plus vulnérables	36
7.4 Favoriser la mobilité active et collective dans les secteurs en déficit	37
7.5 Aller chercher la voix des femmes marginalisées	38
7.6 Des espaces de rencontres pour les femmes et les familles	39
7.7 Soutenir les organismes communautaires venant en aide aux femmes	40
8. Les enjeux vécus par les Autochtones	41
8.1 Pas de stratégie concrète pour la réconciliation	41
8.2 L'itinérance, un fléau pour les communautés autochtones	42
8.3 Des logements mieux adaptés aux besoins des communautés autochtones	44
8.4 Mettre en valeur les éléments identitaires et culturels autochtones	45
8.5 Favoriser l'inclusion des personnes autochtones	48
8.6 Assurer une meilleure desserte en transport collectif des réserves avoisinantes	50
9. Les enjeux vécus par la communauté LGBTQ+	51
9.1 Combattre la discrimination envers les membres de la communauté LGBTQ+	51
9.2 Favoriser l'offre et l'appropriation de lieux de la vie collective	53
Annexe 1.....	56

Introduction

Le présent document complète le rapport de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) sur le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM).

Nous avons fait le choix d'en faire un document distinct vu l'importance des propos qu'il contient, ainsi qu'en raison du caractère exceptionnel de la démarche que nous avons menée pour les obtenir. Comme le rapport, il sera assurément très utile à la Ville de Montréal en vue de l'adoption et de la mise en œuvre du PUM.

L'OCPM est d'avis que ce cahier pourra aussi servir à d'autres fins et pour d'autres utilisateurs qui cherchent à favoriser l'inclusion en réduisant les difficultés que rencontrent certaines personnes dans l'espace urbain. Par exemple, les divers services et entités de la Ville pourront s'en inspirer lorsqu'ils chercheront à intégrer les enjeux d'équité dans leurs futurs programmes et politiques publiques. Pour leur part, les initiateurs de projets, les autres institutions publiques et les organisations de toute nature pourront eux aussi s'y référer.

Comme mentionné, en vue de constituer ce document, l'OCPM a consacré un effort particulier pour entendre les préoccupations et les besoins des enfants et des jeunes, ainsi que des personnes vivant avec des limitations fonctionnelles ou subissant des discriminations.

Les groupes de discussion

Entre le 25 mai et le 24 octobre 2024, la commission a organisé une série de groupes de discussion auprès de jeunes et de populations à besoins spécifiques. Parmi ces dernières, soulignons notamment les personnes âgées, les Autochtones, les femmes, les personnes à mobilité réduite, etc. À noter que nous avons organisé une discussion dans une ressource communautaire pour nouveaux arrivants. L'échange fût intéressant et a surtout démontré que les nouveaux arrivants ont une réalité bien différente; l'urbanisme et la mobilité ne sont pas leurs premières préoccupations, considérant l'ampleur du défi qu'ils rencontrent.

Les dates de rencontre et la liste des organisations présentes sont détaillées à l'Annexe 1.

Les activités de consultation auprès d'enfants

Compte tenu de l'horizon 2050, l'OCPM a mandaté Metalude, un organisme spécialisé dans les démarches participatives auprès des enfants, et établi un partenariat avec Concertation Montréal, qui possède également une expertise en la matière, afin de connaître l'opinion, les expériences et les souhaits d'enfants montréalais. Les deux organisations ont recueilli la contribution de 130 enfants au cours de huit activités de médiation culturelle sur des thématiques préétablies, en ciblant prioritairement des secteurs affichant un indice d'équité des milieux de vie plus faible.

Voir l'Annexe 1 pour plus de détails.



1. Les enfants

En collaboration avec des organismes détenant une expertise en consultation auprès de la jeunesse, l'OCPM a recueilli les propos de 130 enfants de secteurs diversifiés de la ville de Montréal. Les activités de consultation portaient sur les thématiques suivantes : la mobilité, les loisirs et la culture, et la place de la nature en ville.

Les activités s'appuyaient d'abord sur des déclencheurs, tels que des dessins et pictogrammes sur les thèmes de l'activité, ou encore la construction de la rue idéale grâce à un choix d'objets. Des discussions individuelles ou de groupe avec les animatrices y faisaient suite afin d'obtenir des commentaires et opinions contextualisés. Les enfants ont également été invités à réagir à des illustrations extraites du projet de PUM¹, en indiquant ce qu'ils aimeraient conserver ou supprimer sur ces images pour réaliser la ville idéale.

Les activités ont révélé que, en majorité, les enfants étaient en accord avec la vision et les objectifs du projet de PUM, à savoir la réduction de la présence de l'automobile au profit des déplacements actifs, des transports collectifs et du verdissement et la possibilité d'accéder aux ressources du quotidien (ex. : espaces de loisirs et de sociabilité, commerces) à proximité de chez soi. Ils étaient également d'accord avec la vision d'aménagement des rues présentée dans le projet du PUM. De l'avis des animatrices, il n'était pas rare qu'un enfant veuille tout garder sur les illustrations et ne rien supprimer².

Bien que le contexte des activités n'ait pas toujours permis de consulter les enfants dans les mêmes conditions, les commentaires recueillis traduisent un écart évident entre ceux qui vivent dans les quartiers centraux plutôt que dans les territoires plus excentrés. Ces différences touchent les expériences, les lieux fréquentés, les loisirs pratiqués, les possibilités de déplacements actifs et l'accès à la verdure.

¹ Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 104-105, 107-108, 114-115, 116-117.

² Pour connaître l'ensemble des résultats obtenus, voir Synthèse des activités de consultation auprès d'enfants, doc. 5.8.

1.1 Se déplacer dans l'espace public

Les infrastructures piétonnes et cyclables généreuses illustrées au projet de PUM, comme les saillies, les trottoirs larges, les traverses piétonnes larges et visibles, les espaces pour jouer dans la rue, les places publiques, les ruelles piétonnes, ainsi que les pistes cyclables spacieuses et protégées ont retenu l'attention des enfants qui en veulent dans leurs quartiers. Les enfants ont aussi réclamé la présence de lampadaires, de feux de circulation et de panneaux de signalisation pour plus de sécurité et de confort. Ils souhaitent une grande présence de vélos et de vélos cargos, y compris en hiver.

Les constructions qu'ils ont réalisées au cours des activités de consultation rendent compte de leur désir d'accéder aux lieux de destination qu'ils apprécient par leurs propres moyens, c'est-à-dire en transport actif. La rue idéale telle qu'ils la décrivent est une rue connectée à un cœur de quartier, menant facilement et par mode actif à des endroits qu'ils aiment.

La mobilité active est souvent associée au plaisir et au jeu chez les enfants, car les lieux de destination (ex. : parcs, terrains de jeu, chez les amis) et les moyens pour s'y rendre (ex. : vélo, trottinette) sont eux-mêmes associés au plaisir et au jeu.

Lorsqu'on leur demandait ce qu'ils souhaitaient préserver sur les images du projet du PUM, les voitures ont été choisies beaucoup moins souvent que les modes actifs, mais davantage que les modes collectifs. Questionnés sur cette préférence, les enfants ont parlé d'accessibilité pour les personnes handicapées, de destinations lointaines (ex. : une autre ville) ou encore de confort ou de moments ludiques perçus comme étant uniquement possibles dans la voiture.

Cela dit, de nombreux enfants ont associé la voiture à l'insécurité dans l'espace public, à la pollution et aux mauvaises odeurs, et aimeraient que des mesures soient mises en place pour décourager les déplacements en automobile au profit des déplacements actifs. Par exemple, il a été dit au sujet de la sécurité des piétons et cyclistes : « *Les pistes [cyclables] protégées sont trop isolées, comme la piste de Gouin. Il n'y a pas assez de passage de piétons et donc ma mère ne me laisse pas y aller³.* » Une personne a également demandé de « *séparer les voitures des piétons, des vélos et des trottinettes, en divisant les rues en deux⁴.* »

³ Synthèse des activités de consultation auprès d'enfants, doc. 5.8, p. 7.

⁴ *Ibid.*, p. 9.

1.2 Les loisirs, la culture et la sociabilité

Classés par ordre de préférence, les endroits préférés et les lieux de destination souhaités par les enfants sont :

- Des espaces ouverts où pratiquer des jeux libres et des activités physiques, où découvrir la nature et être en contact avec elle : parcs et espaces verts, jardins communautaires, lieux de baignade ou de contact avec l'eau (ex. : piscines, plage, mer, jeux d'eau, rivières et lacs);
- Des lieux extérieurs et intérieurs propices à la socialisation et à l'intimité : ruelles, places publiques, rues piétonnes, espaces intérieurs de jeu ou d'amusement (ex. : trampoline, jeux de grimpe, parkour), chez soi ou chez les amis;
- Des lieux de découverte et d'exploration de nature commerciale, culturelle, ou liés au divertissement : commerces de grande surface⁵, pharmacies, supermarchés, librairies, crèmeries, rues commerciales, Biodôme, Planétarium, La Ronde, autres villes.

1.3 La place de la nature en ville

Dans la ville de 2050 telle que souhaitée par les enfants, le verdissement serait omniprésent, de façon encore plus marquée que ce que présentent les illustrations du projet de PUM. Les arbres, les espaces verts, les fleurs et les potagers de ruelle sont les grands préférés des jeunes participants, qui veulent voir ces éléments intégrés à toutes les typologies de rue (ex. : rue commerciale, rue locale, ruelle, rue « *deuxième peau*⁶ »).

Notons que, si les enfants souhaitent aussi des espaces verts pour découvrir la nature et observer des animaux, ceux habitant à proximité de parcs-nature (ex. : Pierrefonds, Rivière-des-Prairies) ont démontré une sensibilité particulière à cet égard. Ces derniers indiquaient par exemple que « *plus il y a de nature, plus il y aura d'insectes*⁷ », ou encore que la biodiversité d'arbres dans la rue « *encourage les oiseaux à faire leurs nids*⁸ ».

L'eau est présente sous plusieurs formes dans l'identification des endroits préférés, la construction de rues idéales et les descriptions de la ville souhaitée. Cependant, au-delà d'installations telles que les piscines et les jeux d'eau, il semble moins usuel pour les enfants d'avoir accès à l'eau et d'en faire l'expérience.

⁵ Par exemple : Dollarama, Costco.

⁶ Deuxième peau : L'aménagement des rues à proximité de lieux achalandés et d'importance pour la collectivité (ex. : parcs, écoles, bibliothèques, équipements sportifs et communautaires, etc.) vise à créer une aire de transition favorisant les déplacements actifs, la socialisation et une circulation plus douce. Voir Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 113.

⁷ Synthèse des activités de consultation auprès d'enfants, doc. 5.8, p. 11.

⁸ *Idem*.

2. Les adolescents et les jeunes adultes

Les activités de consultation auprès d'adolescents et de jeunes adultes ont été réalisées sous forme d'ateliers de discussion. À la suite d'une brève présentation du projet de Plan d'urbanisme et de mobilité, les jeunes étaient invités à nommer des caractéristiques de Montréal et de leurs milieux de vie qu'ils aiment, et des éléments qu'ils n'aiment pas et voudraient changer.

Les personnes présentes devaient ensuite choisir un ou des thèmes de discussion parmi les suivants : La mobilité; Les lieux de la vie collective; Le sentiment d'insécurité dans l'espace public; L'art et la culture; L'inclusion et la prise de décisions. Chaque fiche thématique énonçait succinctement les objectifs du PUM et posait des questions ouvertes sur les enjeux perçus dans le milieu de vie des participants et sur les moyens d'y répondre.

Invités à réagir à la vision d'une ville « *juste, verte et résiliente*⁹ » inscrite au projet de PUM, des jeunes estiment qu'une ville est juste « *si des mesures sont prises pour endiguer la pauvreté et si tout le monde peut se loger et se nourrir de manière abordable*¹⁰. » Selon eux, une ville est verte si elle adopte des mesures pour réaliser la transition écologique. Enfin, une ville est résiliente lorsqu'elle adapte ses infrastructures pour faire face aux catastrophes causées par les changements climatiques, mais aussi lorsqu'elle conserve sa culture et ses valeurs, en misant sur le collectif¹¹.

Les enjeux ayant le plus interpellé les participants au cours des discussions étaient la mobilité, les lieux de la vie collective et le sentiment d'insécurité dans l'espace public.

⁹ Ville de Montréal, Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Introduction, doc. 3.1, p. 3.

¹⁰ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation au Collège Saint-Louis - septembre 2024, doc. 5.7.8, p. 3.

¹¹ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation au Collège Saint-Louis - septembre 2024, doc. 5.7.8, p. 3; Compte-rendu de la rencontre de préconsultation à l'École secondaire Monseigneur-Richard - octobre 2024, doc. 5.7.10, p. 3.

2.1 La mobilité active

Sur le plan de la mobilité, la vaste majorité des jeunes participants résidant à Montréal¹² se sont exprimés en tant qu'usagers des transports actifs et collectifs. Les préoccupations et les opinions dont ils font part touchent généralement à la cohabitation et au partage de l'espace entre automobilistes et usagers des transports actifs, mais aussi au sentiment d'insécurité dans les transports collectifs.

Tout en soulignant la qualité des infrastructures de transports actifs (ex. : passages piétonniers, pistes cyclables, stations BIXI) dans certains quartiers¹³, les jeunes rencontrés citent de nombreux exemples d'endroits où un partage de l'espace « *mal défini*¹⁴ » entre automobilistes et cyclistes constitue une source de danger pour ces derniers. Pour cette raison, ajoutent-ils, des parents hésitent à autoriser leurs enfants à circuler à vélo¹⁵.

À maintes reprises, il a été mentionné que, dans plusieurs quartiers, y compris des quartiers centraux, les pistes cyclables sont rares et difficiles d'accès¹⁶. De nombreuses artères majeures, par exemple le boulevard de la Côte-Vertu, le boulevard Décarie, la rue Hochelaga et la rue Sherbrooke, ne disposent pas d'espaces réservés pour les vélos. Cette situation met les cyclistes en danger et en pousse certains à rouler sur le trottoir, ce qui nuit à la sécurité des piétons¹⁷. Des jeunes de différents secteurs soulignent également que les bandes cyclables sans bordure protectrice placent les cyclistes trop près des véhicules¹⁸. En incitant les cyclistes à effectuer certaines déviations, les nids de poule et les voies cyclables en mauvais état augmentent les risques d'accident¹⁹. Le flot de véhicules, notamment au centre-ville, rend les intersections dangereuses pour les piétons et les cyclistes, ce qui décourage plusieurs personnes d'y circuler à vélo²⁰. Le problème s'accroît lorsque les feux de circulation ne sont pas équipés de signaux pour piétons et cyclistes²¹.

¹² Au cours de l'activité avec des membres des Scouts du Canada, certains jeunes habitant à l'extérieur de Montréal ont aussi pu s'exprimer sur les thématiques du projet de PUM. La présente section accorde toutefois la préséance aux personnes résidant à Montréal.

¹³ Le quartier Émard a été cité à plusieurs reprises comme exemple. Voir notamment Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec le Conseil Jeunesse du Sud-Ouest - mai 2024, doc. 5.7.1, p. 5; Compte-rendu de la rencontre de préconsultation au Lab22 - juin 2024, doc. 5.7.2, p. 7.

¹⁴ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec le Conseil Jeunesse du Sud-Ouest - mai 2024, doc. 5.7.1, p. 5.

¹⁵ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec le Conseil jeunesse de LaSalle - juillet 2024, doc. 5.7.4, p. 4.

¹⁶ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec le Conseil Jeunesse du Sud-Ouest - mai 2024, doc. 5.7.1, p. 5; Compte-rendu de la rencontre de préconsultation au Lab22 - juin 2024, doc. 5.7.2, p. 7.

¹⁷ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec des Scouts du Canada - juin 2024, doc. 5.7.3, p. 8.

¹⁸ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec le Conseil jeunesse de Pierrefonds-Roxboro - juillet 2024, doc. 5.7.6, p. 4; Compte-rendu de la rencontre de préconsultation à l'École secondaire Monseigneur-Richard - octobre 2024, doc. 5.7.10, p. 4.

¹⁹ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation au Lab22 - juin 2024, doc. 5.7.2, p. 4; Compte-rendu de la rencontre de préconsultation dans les arrondissements de Lachine, LaSalle et Verdun - juillet 2024, doc. 5.7.5, p. 3; Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec le Conseil jeunesse d'Ahuntsic-Cartierville - septembre 2024, doc. 5.7.7, p. 3.

²⁰ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec des Scouts du Canada - juin 2024, doc. 5.7.3, p. 3.

²¹ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation au Lab22 - juin 2024, doc. 5.7.2, p. 4.

Des participants ayant à traverser des infrastructures routières pour rejoindre leur destination, parlent du danger de certaines d'entre elles pour les piétons et les cyclistes (ex. : échangeur Saint-Pierre²²), ou de l'obligation d'effectuer un long détour à vélo pour réduire les risques d'accident (ex. : autoroute 20 entre Émard et Notre-Dame-de-Grâce).

Des infrastructures déficientes peuvent nuire à l'accessibilité aux ressources urbaines, selon certains jeunes. L'offre de stations BIXI est insuffisante dans les quartiers excentrés, et les stations qui s'y trouvent n'ont parfois pas de piste cyclable à proximité. Le fait que des centres sportifs soient mal desservis par les transports actifs et collectifs pousserait beaucoup de jeunes, et particulièrement les filles, à cesser de pratiquer des activités sportives²³.

Les solutions recommandées par les jeunes établissent un lien direct entre le renforcement de la sécurité, le désir de se déplacer à vélo, l'amélioration de l'accessibilité aux ressources urbaines et l'usage accru de ces ressources.

On demande de renforcer la sécurité en protégeant systématiquement les pistes cyclables à l'aide d'une bordure, en réparant les nids-de-poule et les pistes cyclables endommagées, ainsi qu'en aménageant des infrastructures de transport actif autour des écoles et des pôles d'emploi. Afin de rendre les déplacements plus fluides, il est proposé d'installer des panneaux indiquant clairement où se trouvent les pistes cyclables, d'implanter des mesures préférentielles pour vélos aux intersections, comme des feux de circulation synchronisés adaptés à leur vitesse, d'aménager des passerelles sur l'autoroute 20 à l'ouest de l'autoroute 15, ou encore d'aménager une piste cyclable sur le pont Victoria, afin d'accéder directement au centre-ville depuis la Rive-Sud.

Certaines solutions proposées visent à contraindre la circulation motorisée. On suggère de réduire la limite de vitesse à 20 km/h sur les rues les plus empruntées par les cyclistes et les piétons, de hiérarchiser les rues afin de concentrer la circulation automobile dans certaines zones, d'aménager plus de voies réservées aux transports actifs et collectifs dans le centre-ville et, dans un esprit similaire, d'introduire un péage pour les voitures qui entrent au centre-ville²⁴.

Enfin, ayant dit ressentir « *une certaine haine des automobilistes envers les cyclistes*²⁵ », des participants jugent primordial de stimuler un changement de perceptions dans la société. Ils suggèrent de promouvoir l'utilisation des transports actifs au moyen de la culture (ex. : télévision, cinéma, publicité), ou en faisant appel à des porte-parole.

²² Compte-rendu de la rencontre de préconsultation dans les arrondissements de Lachine, LaSalle et Verdun - juillet 2024, doc. 5.7.5, p. 4.

²³ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec le Conseil jeunesse d'Ahuntsic-Cartierville - septembre 2024, doc. 5.7.7, p. 3.

²⁴ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation au Lab22 - juin 2024, doc. 5.7.2, p. 4; Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec des Scouts du Canada - juin 2024, doc. 5.7.3, p. 3-4; Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec le Conseil jeunesse de LaSalle - juillet 2024, doc. 5.7.4, p. 4; Compte-rendu de la rencontre de préconsultation dans les arrondissements de Lachine, LaSalle et Verdun - juillet 2024, doc. 5.7.5, p. 4; Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec le Conseil jeunesse d'Ahuntsic-Cartierville - septembre 2024, doc. 5.7.7, p. 7.

²⁵ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation au Lab22 - juin 2024, doc. 5.7.2, p. 4.

2.2 Le transport collectif

De façon quasi invariable, des jeunes habitant des arrondissements excentrés affirment que l'offre déficiente de transport collectif dans leurs quartiers affecte leurs activités quotidiennes.

À Ahuntsic-Cartierville, dans le Sud-Ouest, à Lachine, à LaSalle, à Verdun (Île-des-Sœurs) ou encore à Pierrefonds²⁶, on mentionne qu'il y a trop peu de lignes d'autobus et que la fréquence de passage est insuffisante, particulièrement la nuit et en-dehors des heures de pointe. Les autobus sont bondés lorsque vient le temps de se rendre à l'école, ce qui empêche parfois d'y monter et provoque des retards. Peu d'autobus sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant. Les stations de métro et de REM sont distantes et rarement atteignables au moyen d'une seule ligne d'autobus; on doit donc souvent se rabattre sur la voiture pour accéder aux espaces publics. Les horaires d'autobus ne sont pas souvent respectés et il est rare d'avoir accès aux horaires d'autobus en temps réel comme cela se fait dans plusieurs villes du monde²⁷. Parfois, c'est l'offre insuffisante de commerces et de services qui incite les résidents d'un secteur à utiliser la voiture pour faire ses achats courants dans d'autres quartiers²⁸.

Afin d'améliorer l'offre de service à court terme et d'inciter davantage de personnes à utiliser les transports collectifs, les participants préconisent d'instaurer plus de lignes d'autobus de façon générale et davantage de lignes express en périodes de pointe. Ces lignes devraient relier efficacement les établissements scolaires, les points de service de transport structurant et les autres générateurs de déplacements, y compris l'aéroport. Des jeunes demandent également d'« *instaurer des navettes fluviales comme dans l'est de l'île*²⁹ » et, à plus long terme, de « *lancer un projet de transport collectif structurant pour les quartiers excentrés*³⁰ », notamment en prolongeant le réseau de métro ou de REM.

Des participants résidant dans la région métropolitaine de Montréal estiment que les tarifs de l'ARTM sont trop élevés dans la zone B, et ne paraissent pas suffisamment avantageux en comparaison avec les tarifs de stationnement sur l'île de Montréal. Ils déplorent l'impossibilité de cumuler des titres de transport pour des zones distinctes sur une même carte OPUS. Tout en proposant d'inclure les stations de métro localisées hors de Montréal dans la zone tarifaire A et d'offrir des réductions de tarifs hors des heures de pointe, ils croient qu'une meilleure collaboration entre les municipalités de la région donnerait lieu à des services plus efficaces et, du même coup, à une hausse de la fréquentation³¹.

²⁶ Notons qu'il n'a malheureusement pas été possible de joindre des jeunes de tous les arrondissements.

²⁷ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec le Conseil Jeunesse du Sud-Ouest - mai 2024, doc. 5.7.1, p. 5; Compte-rendu de la rencontre de préconsultation au Lab22 - juin 2024, doc. 5.7.2, p. 7; Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec le Conseil jeunesse de LaSalle - juillet 2024, doc. 5.7.4, p. 3; Compte-rendu de la rencontre de préconsultation dans les arrondissements de Lachine, LaSalle et Verdun - juillet 2024, doc. 5.7.5, p. 3; Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec le Conseil jeunesse de Pierrefonds-Roxboro - juillet 2024, doc. 5.7.6, p. 3; Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec le Conseil jeunesse d'Ahuntsic-Cartierville - septembre 2024, doc. 5.7.7, p. 7.

²⁸ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec des Scouts du Canada - juin 2024, doc. 5.7.3, p. 3.

²⁹ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation dans les arrondissements de Lachine, LaSalle et Verdun - juillet 2024, doc. 5.7.5, p. 3.

³⁰ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec des Scouts du Canada - juin 2024, doc. 5.7.3, p. 3.

³¹ *Ibid.*, p. 4.

2.3 Le sentiment d'insécurité dans l'espace public

Un enjeu récurrent lors des conversations tenues avec des jeunes concernait leur sentiment d'insécurité dans l'espace public.

Appuyant leurs propos de nombreux exemples, les jeunes rencontrés expliquent que les stations de métro, les arrêts d'autobus, les parcs et, dans certains cas, les cours d'école et les pistes cyclables ne semblent pas sécuritaires après la tombée de la nuit. Ce sentiment tient notamment au fait que ces infrastructures sont généralement sombres, peu surveillées, et que des vols ou du harcèlement y ont été signalés. Les stations de métro sont occupées par des personnes en situation d'itinérance dont les comportements peuvent être perçus comme imprévisibles. Le sol dans certains lieux extérieurs, y compris sur des rues commerciales, est souvent jonché de déchets³². Dans certains quartiers, la présence de gangs de rues vient renforcer ce sentiment. Ce contexte général, affirme-t-on, est donc peu propice à ce que les jeunes aient envie de circuler en soirée et de se retrouver dans des parcs.

Les solutions possibles, de leur point de vue, incluraient d'abord d'améliorer l'éclairage à l'intérieur et à l'extérieur des stations de métro, d'installer des caméras de surveillance extérieures, des casiers à vélos et d'augmenter la surveillance policière. Installer des portes palières dans les stations de métro permettrait d'éviter des incidents graves. Augmenter la fréquence des autobus, prolonger les heures de service, mais aussi afficher plus clairement les informations (ex. : heures, fonctionnement) sur le service *Entre 2 arrêts*³³ de la STM, limiterait le temps passé dans des espaces publics insécurisants et renforcerait la confiance. Nettoyer régulièrement l'espace public, par exemple en s'appuyant sur une campagne de sensibilisation et en faisant appel à la solidarité citoyenne, placerait également les usagers dans de meilleures dispositions³⁴.

2.4 Des lieux de la vie collective pour les jeunes

À de nombreuses reprises au cours des échanges, des participants ont mentionné que, si les arrondissements proposent une variété d'activités culturelles et sportives pour les enfants et les adultes, il n'en va pas de même pour les adolescents.

De l'avis des intéressés, les lieux de rencontres intérieurs aménagés pour les personnes adolescentes (incluant des tables de jeu ou des espaces de travail) sont rares, surtout en soirée. Hormis les salles de travail dans les bibliothèques, peu nombreuses et pour lesquelles il faut obligatoirement réserver, la population adolescente ne dispose pas de lieux publics de rencontre et d'étude avec accès à un réseau

³² Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec le Conseil Jeunesse du Sud-Ouest - mai 2024, doc. 5.7.1, p. 4; Compte-rendu de la rencontre de préconsultation au Lab22 - juin 2024, doc. 5.7.2, p. 5; Compte-rendu de la rencontre de préconsultation dans les arrondissements de Lachine, LaSalle et Verdun - juillet 2024, doc. 5.7.5, p. 4; Compte-rendu de la rencontre de préconsultation au Collège Saint-Louis - septembre 2024, doc. 5.7.8, p. 6; Compte-rendu de la rencontre de préconsultation à l'école Joseph-François-Perrault - octobre 2024, doc. 5.7.9, p. 5-6.

³³ À propos du service *Entre deux arrêts* de la STM, voir <https://www.stm.info/fr/infos/conseils/se-deplacer-seul-le-soir>.

³⁴ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec le Conseil jeunesse d'Ahuhtsic-Cartierville - septembre 2024, doc. 5.7.7, p. 5.

Wi-Fi. Les bibliothèques de la ville proposent également peu d'activités pour le public adolescent. En nombre variable selon les arrondissements, les terrains sportifs intérieurs ferment tôt la fin de semaine, ce qui prive les jeunes d'espaces où se retrouver en hiver. En été, l'offre de terrains sportifs extérieurs serait aussi relativement limitée.

La difficulté de se retrouver entre jeunes et de pratiquer des activités adaptées dans des espaces communautaires ou publics aurait deux conséquences principales, selon les groupes rencontrés. En premier lieu, cela pousse beaucoup de jeunes, et particulièrement les filles, à cesser de pratiquer des activités sportives. En second lieu, cela mène les jeunes au désœuvrement, d'où un risque accru pour certains de développer des comportements délinquants.

Afin de permettre aux jeunes de s'adonner à des activités positives, on suggère d'aménager des locaux pour les travaux de groupe dans les bibliothèques, et de créer des lieux de rencontres intérieurs aménagés pour les adolescents, tels qu'un café ou un centre communautaire autogérés, dans lesquels ils pourraient se rencontrer, étudier ensemble et organiser des activités et des événements en soirée. Les propositions liées à la pratique sportive incluent d'étendre les horaires d'ouverture des centres sportifs les soirs de fin de semaine, particulièrement en hiver, d'installer des terrains synthétiques multimodaux dans des parcs à proximité des écoles, et d'offrir davantage d'activités sportives pour les filles³⁵.

2.5 Favoriser le contact avec l'art et la culture

Au sujet des activités grand public, certaines personnes soulignent que les « *grands festivals se tiennent presque toujours dans le centre-ville*³⁶ ». Il serait intéressant, à leur avis, de tenter une formule de festivals mobiles, en vertu de laquelle certains festivals ou une partie de leurs activités se dérouleraient dans différents secteurs de la ville. Des jeunes notent au passage que les personnes issues de l'immigration participent moins à la vie culturelle, soit parce qu'elles se reconnaissent peu dans la programmation, soit parce qu'elles ne la connaissent pas, ne fréquentent pas les lieux de diffusion traditionnels (ex. : musées, théâtres, cinémas) ou n'ont pas les moyens financiers de le faire.

De manière à favoriser le contact des jeunes avec la culture, des participants recommandent d'instaurer, comme en France, un système de « pass culture » pour les jeunes – une application mobile qui présente l'offre culturelle et propose des rabais. Ils demandent aussi de programmer davantage d'événements artistiques et culturels hors des lieux de diffusion traditionnels au sein des milieux de vie³⁷.

³⁵ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec le Conseil Jeunesse du Sud-Ouest - mai 2024, doc. 5.7.1, p. 3; Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec des Scouts du Canada - juin 2024, doc. 5.7.3, p. 8; Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec le Conseil jeunesse d'Ahuntsic-Cartierville - septembre 2024, doc. 5.7.7, p. 3 et 7; Compte-rendu de la rencontre de préconsultation au Collège Saint-Louis - septembre 2024, doc. 5.7.8, p. 5; Compte-rendu de la rencontre de préconsultation à l'école Joseph-François-Perrault - octobre 2024, doc. 5.7.9, p. 4.

³⁶ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation au Lab22 - juin 2024, doc. 5.7.2, p. 5.

³⁷ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec le Conseil jeunesse d'Ahuntsic-Cartierville - septembre 2024, doc. 5.7.7, p. 5; Compte-rendu de la rencontre de préconsultation au Collège Saint-Louis - septembre 2024, doc. 5.7.8, p. 7.

Des jeunes estiment enfin que « *les gens ne s'intéressent pas à l'art*³⁸ », parce que celui-ci n'est pas suffisamment présent dans l'espace public. Ils invitent la Ville à s'inspirer des panneaux devant la Biosphère pour exposer des œuvres dans les parcs, à disposer des œuvres d'art public autour des écoles, sur les abribus et dans les espaces sous-utilisés des stations de métro, et à désigner davantage d'espaces où la pratique du graffiti et de l'art mural serait autorisée. Dans une perspective à la fois environnementale et esthétique, il est aussi suggéré de végétaliser la structure de l'autoroute 20³⁹.

2.6 S'informer et donner son opinion

Des participants intéressés par la vie municipale trouvent difficile de se tenir informé des décisions prises par la Ville et les arrondissements, ou de la tenue des conseils municipaux et des consultations publiques. À leur avis, la Ville et les arrondissements ne font pas suffisamment d'efforts pour connaître les opinions des jeunes et de la population en général, tandis que certains groupes, notamment les jeunes et les nouveaux arrivants, ignorent comment communiquer leurs préoccupations à la Ville.

Les participants recommandent donc à la Ville d'accorder davantage d'attention à ces préoccupations et dans le cas spécifique des jeunes, à communiquer les informations pertinentes sur les plateformes que ces derniers utilisent (ex. : TikTok, Instagram)⁴⁰.

³⁸ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation à l'École secondaire Monseigneur-Richard - octobre 2024, doc. 5.7.10, p. 5 et 6.

³⁹ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation au Lab22 - juin 2024, doc. 5.7.2, p. 5 et 7.

⁴⁰ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec le Conseil jeunesse de Pierrefonds-Roxboro - juillet 2024, doc. 5.7.6, p. 6; Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec le Conseil jeunesse d'Ahuntsic-Cartierville - septembre 2024, doc. 5.7.7, p. 5-6.

3. Les personnes à mobilité réduite

Les enjeux vécus par les personnes à mobilité réduite et les pistes de solutions présentées ci-dessous sont tirés d'opinions écrites, ainsi que d'activités de discussion menées avec des personnes en situation de handicap et des personnes âgées.

Des personnes participantes saluent l'inclusion au projet de PUM d'une mesure visant à appliquer l'approche ADS+ pour l'aménagement de l'ensemble des équipements collectifs et des espaces publics. Elles se disent également satisfaites que le document tienne compte des enjeux d'abordabilité du logement.

Elles déplorent néanmoins que le projet de PUM tende à confondre inclusion et accessibilité, en abordant cette dernière « surtout [...] sur le plan de l'abordabilité ou de la distance⁴¹ ». Elles notent que la cible voulant que 75 % de la population habite à « moins de 15 minutes de marche des principales ressources du quotidien⁴² » omet de prendre en compte la diversité capacitaire des personnes. Le projet de PUM souligne bien à plusieurs reprises l'importance de l'accessibilité universelle, mais sans détailler suffisamment les mesures spécifiques qui s'y rapportent. Pendant ce temps, « au-delà de ces bonnes intentions, la Ville continue à générer de nouveaux obstacles⁴³. »

Les participants affirment que « la promotion des meilleures pratiques ne [suffira] pas à combler les besoins et aspirations des personnes vivant avec des limitations fonctionnelles⁴⁴. » Encore aujourd'hui, l'accessibilité universelle est « souvent intégrée de manière réactive, après des expériences négatives⁴⁵. » Assimilées à du « bricolage⁴⁶ », ces corrections *a posteriori* « ne sont souvent pas particulièrement fonctionnelles, et [tendent à] se solder par des surcoûts⁴⁷. »

⁴¹ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des femmes - août-septembre 2024, doc. 5.7.12, p. 15.

⁴² Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 61.

⁴³ Ex Aequo, Société Logique, DéPHY Montréal, Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain, doc. 8.58, p. 7.

⁴⁴ Transcription de la séance d'audition des opinions du 25 septembre 2024, Ex Aequo, Société Logique, DéPHY Montréal, doc. 4.4.1, p. 146.

⁴⁵ Conseil des Montréalaises et de la Table des groupes de femmes de Montréal, doc. 9.135, p. 8.

⁴⁶ Transcription de la séance d'audition des opinions du 25 septembre 2024, Ex Aequo, Société Logique, DéPHY Montréal, doc. 4.4.1, p. 146.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 149.

Des personnes participantes indiquent que le pourcentage de personnes ayant une incapacité augmente à mesure qu'on avance en âge, étant de 16 % chez les 15 ans et plus, de 20 % chez les 65-74 ans, et de 33 % chez la population âgée de 75 ans et plus⁴⁸. De plus, comme le rappelle un groupe, l'Institut de la statistique du Québec estime à plus d'un million l'augmentation de la population âgée de 65 ans et plus entre 2021 et 2026, mais à seulement 0,5 million pour toutes les autres tranches d'âges combinées. Malgré ce fait, le PUM n'aborde pas de manière explicite les stratégies nécessaires pour répondre aux besoins spécifiques de cette population vieillissante :

« L'absence d'un cadre clair pour anticiper les impacts du vieillissement pourrait laisser Montréal mal préparée à répondre aux besoins croissants en termes de logements accessibles, de services de santé et de mobilité adaptée. De plus, le vieillissement de la population aura des implications sur les infrastructures urbaines existantes, comme les parcs, les services de proximité et les équipements publics qui devront s'adapter à une population aux besoins spécifiques⁴⁹ ».

Ils demandent par conséquent à Montréal de « se projet[er] dans la ville de 2050⁵⁰ » en intégrant l'accessibilité universelle « de façon explicite et systématique dans les orientations, et surtout dans les cibles du PUM⁵¹ ». Cette prise en compte devrait s'appliquer dès la conception des projets à toutes les composantes des parcours quotidiens suivis par les personnes à mobilité réduite, notamment les transports actifs, collectifs et adaptés, les lieux de la vie collective, le logement, ainsi que les commerces et services.

3.1 L'accessibilité universelle dans les déplacements actifs

Des participants s'inquiètent du fait que le projet de PUM ne vise l'accessibilité universelle que pour les secteurs en déficit de marchabilité, alors que, dans le reste de la ville, « de nombreux obstacles perdurent⁵². »

Au sujet de la convivialité des espaces, ils précisent que le mauvais état des trottoirs et les nombreux trous qu'on y rencontre incitent souvent les personnes utilisant un fauteuil motorisé à rouler sur les pistes cyclables adjacentes. Les bateaux de trottoirs, c'est-à-dire les abaissements localisés à leurs extrémités, sont souvent couverts d'eau, de neige ou de glace, ce qui les rend difficiles à franchir⁵³. À ce sujet, un groupe se réjouit des mesures incluses au PUM consistant à réviser la politique sur le déneigement pour prendre en compte

⁴⁸ Piétons Québec, doc. 8.21, p. 11.

⁴⁹ BC2, doc. 9.61, p. 33.

⁵⁰ Piétons Québec, doc. 8.21, p. 12.

⁵¹ Conseil des Montréalaises et de la Table des groupes de femmes de Montréal, doc. 9.135, p. 9.

⁵² Ex Aequo, Société Logique, DéPHY Montréal, Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain, doc. 8.58, p. 10.

⁵³ Compte-rendu des rencontres avec des personnes avec limitations fonctionnelles - juillet-septembre 2024, doc. 5.7.16, p. 7.

l'ADS+⁵⁴, ainsi qu'à assurer des aménagements confortables et sécuritaires sur l'ensemble du territoire⁵⁵. Il regrette cependant que ces mesures ne soient pas assujetties à des cibles⁵⁶.

D'autres aspects de l'aménagement urbain peuvent constituer une source de danger lors de déplacements actifs ou avec une aide à la mobilité. Certains feux pour piétons ne durent pas assez longtemps pour traverser la chaussée en sécurité, et la présence de cyclistes sur les rues piétonnes augmente le risque d'accident. Les détours piétons contournant les chantiers sont parfois difficiles à trouver parce qu'il n'y a pas assez de panneaux de signalisation ou que ceux-ci ne sont pas clairs.

En réponse à ces enjeux, on demande d'assurer un meilleur entretien des trottoirs, de nettoyer plus rapidement les accumulations d'eau, de neige et de glace à leurs extrémités, ou encore d'éviter ce problème en aménageant des trottoirs surélevés aux intersections⁵⁷. Tout corridor de déplacement piéton devrait être suffisamment large, rectiligne, libre d'obstacle et plane pour faciliter les déplacements à pied des personnes avec des incapacités, et les limites de vitesse devraient être réduites. On propose également de sécuriser les intersections par l'allongement de la durée des feux pour piétons, par l'installation systématique de feux sonores, et de sécuriser les rues piétonnes en y interdisant les vélos. Davantage de panneaux de signalisation indiquant les détours piétons devraient être placés autour des chantiers, et rédigés à l'aide de l'écriture simplifiée⁵⁸.

Certains affirment que les options de mobilité en libre-service (ex. : BIXI) devraient répondre aux besoins ou aux capacités des personnes ayant des limitations fonctionnelles. Ils invitent Montréal à s'inspirer de la ville de Détroit, laquelle offre en libre-service des vélos adaptés tels que tricycles pour adultes, vélos à mains et tandems⁵⁹.

3.2 Le transport collectif

Intégrer l'accessibilité universelle dans tous les projets de réfection et de construction d'infrastructures de transport collectif est également nécessaire⁶⁰, selon des participants. Ceux-ci évoquent divers obstacles et sources de danger rencontrés au fil de leurs déplacements.

En tête des exemples cités figure l'obligation de traverser une piste cyclable, voire le risque d'être percuté par un cycliste, au moment de monter ou descendre d'un autobus : « *Exemple, Mont-Royal/Saint-Denis,*

⁵⁴ Ville de Montréal, Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, [Chapitre 7 – La mise en œuvre](#), doc. 3.1.7, p. 42.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 11.

⁵⁶ Piétons Québec, doc. 8.21, p. 9-10.

⁵⁷ Un trottoir surélevé prolonge le trottoir d'un côté à l'autre d'une chaussée à traverser. En vertu d'un tel aménagement, c'est l'automobiliste qui traverse l'espace réservé au piéton, et non l'inverse. Voir notamment <https://www.pietons.quebec/outils/2022/faciliter-traversee-rue>.

⁵⁸ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec des personnes âgées - septembre 2024, doc. 5.7.13, p. 5; Compte-rendu des rencontres avec des personnes avec limitations fonctionnelles - juillet-septembre 2024, doc. 5.7.16, p. 7; Piétons Québec, doc. 8.21, p. 11-12.

⁵⁹ Ex Aequo, Société Logique, DéPHY Montréal, Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain, doc. 8.58, p. 13.

⁶⁰ Piétons Québec, doc. 8.21, p. 11.

moi si je veux prendre le bus, il faut que je monte la rampe, mais en plein milieu de la piste cyclable, ce n'est vraiment pas sécuritaire⁶¹. »

Prendre le métro peut occasionner de multiples embûches. Plusieurs personnes racontent leurs expériences :

« Si je veux me rendre à la bibliothèque aujourd'hui [...] j'utilise un fauteuil roulant. Bien, il faut que je pense que la station de métro la plus proche, qui est Pie-IX, elle a un ascenseur. Donc, je suis chanceuse, je peux y aller. Mais il faut quand même que je vérifie sur l'application de la STM à savoir si l'ascenseur fonctionne très bien. Donc, si l'ascenseur ne fonctionne pas, ça veut dire qu'il faut que je roule jusqu'à Préfontaine ou à Viau, qui ont aussi un ascenseur. Donc, ça rajoute du temps supplémentaire pour mon déplacement⁶². »

Il arrive que les ascenseurs dans les stations de métro soient en panne même lorsque le site de la STM indique qu'ils sont en service⁶³. Les escaliers mobiles et les ascenseurs peuvent être difficiles à trouver dans les stations de métro en raison du manque de signalisation. Le trajet peut aussi comprendre « des escaliers fixes et des portes tournantes infranchissables avec un vélo, une grande poussette ou, bien sûr, un fauteuil roulant⁶⁴. » Arrivées au métro, des personnes notent que la première voiture du train est réservée aux personnes avec limitations fonctionnelles, mais aussi aux groupes scolaires et aux garderies : « Souvent, ces deux derniers groupes prennent beaucoup d'espace et il reste peu de place pour les personnes avec limitations fonctionnelles⁶⁵. »

En sus de ces préoccupations, des personnes âgées indiquent que les trajets d'autobus et la concentration des passages aux heures de pointe ne correspondent pas à leurs habitudes de déplacement. Elles se déplacent plutôt en journée vers des destinations telles que des centres communautaires, des quartiers résidentiels et des centres de soins médicaux. Avant la pandémie, la STM proposait le service Navettes Or, comprenant dix circuits d'autobus dont les trajets et horaires étaient adaptés aux besoins des personnes âgées. Ce service a toutefois été abandonné⁶⁶.

Afin de garantir des parcours conviviaux, sécuritaires et libres d'obstacles aux personnes âgées ou ayant une limitation fonctionnelle, les participants demandent d'abord d'aménager des arrêts d'autobus universellement accessibles en bordure des pistes cyclables. Ces arrêts comprendraient des aires d'embarquement libres d'obstacles, un rehaussement de la piste cyclable vis-à-vis de l'arrêt, et des pavés

⁶¹ Transcription de la séance d'audition des opinions du 25 septembre 2024, Ex Aequo, Société Logique, DéPHY Montréal, doc. 4.4.1, p. 136.

⁶² Forum citoyen du 29 août 2024 – Préparer le Montréal de 2050, doc. 7.2.1, p. 11.

⁶³ Compte-rendu des rencontres avec des personnes avec limitations fonctionnelles - juillet-septembre 2024, doc. 5.7.16, p. 6.

⁶⁴ Ex Aequo, Société Logique, DéPHY Montréal, Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain, doc. 8.58, p. 9.

⁶⁵ Compte-rendu des rencontres avec des personnes avec limitations fonctionnelles - juillet-septembre 2024, doc. 5.7.16, p. 6.

⁶⁶ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec des personnes âgées - septembre 2024, doc. 5.7.13, p. 3.

podotactiles pour les personnes ayant une déficience visuelle⁶⁷. Pour faciliter l'accès aux autobus et navettes, on préconise néanmoins d'abandonner l'aménagement de pistes cyclables bidirectionnelles au profit de pistes unidirectionnelles, de convertir les pistes bidirectionnelles existantes en pistes unidirectionnelles, et d'installer les pistes cyclables d'un seul côté de la rue pour libérer l'autre côté⁶⁸.

Une meilleure expérience d'utilisation du transport collectif impliquerait de mettre en place un système d'information accessible et en temps réel. Ce système donnerait des renseignements concernant l'accessibilité du réseau, l'état de fonctionnement des ascenseurs dans les stations de métro, les détours engendrés par les fermetures de rue (chantiers, piétonnisation, etc.), et les alternatives disponibles en cas de problème. On demande également de mieux indiquer, à l'aide de panneaux, la localisation des escaliers mécaniques et des ascenseurs dans les stations de métro, et les chemins de transition entre deux modes (ex. : métro et REM) dans les pôles intermodaux. Enfin, des voitures de métro distinctes devraient être assignées aux personnes avec limitations fonctionnelles et aux groupes scolaires⁶⁹.

Pour mieux répondre aux besoins des personnes âgées, celles-ci demandent de rétablir le service Navettes Or, et de leur permettre de descendre de l'autobus à leur destination même s'il n'y a pas d'arrêt, afin d'éviter de trop longues marches⁷⁰.

3.3 Le transport adapté

Nombre d'interventions ont porté sur les désagréments relatifs au transport adapté. On signale en premier lieu que l'obligation de réserver un trajet au moins 24 heures à l'avance, sans possibilité de modifications dans un court préavis, rend impossible de prévoir ses activités de façon spontanée. Les véhicules de transport adapté arrivent régulièrement avec des retards de 30 à 60 minutes, voire deux heures. Par surcroît, les déplacements pour des raisons de loisirs sont souvent annulés, car en raison du manque de personnel, la STM accorde la priorité aux déplacements médicaux. La limite imposée d'un sac par personne rend nécessaire de faire livrer l'épicerie à la maison, ce qui peut s'avérer coûteux pour des personnes touchant un revenu modeste. Les sièges des véhicules de transport adapté ne sont pas confortables et causent des maux de dos à certaines personnes. Enfin, les plaintes au sujet du service de transport adapté restent lettre morte.

Lorsque la destination n'est pas atteignable par véhicule motorisé, se trouvant par exemple sur une rue piétonne, l'employé responsable du véhicule doit obligatoirement descendre et accompagner la personne à

⁶⁷ Ex Aequo, Société Logique, DéPHY Montréal, Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain, Document déposé, doc. 8.58.2, p. 3-4.

⁶⁸ Ex Aequo, Société Logique, DéPHY Montréal, Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain, doc. 8.58, p. 12.

⁶⁹ Compte-rendu des rencontres avec des personnes avec limitations fonctionnelles - juillet-septembre 2024, doc. 5.7.16, p. 6; Ex Aequo, Société Logique, DéPHY Montréal, Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain, doc. 8.58, p. 9-10.

⁷⁰ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec des personnes âgées - septembre 2024, doc. 5.7.13, p. 3; Cinq centres de femmes montréalais, doc. 9.14, p. 4.

pied jusqu'à sa destination, même si cette dernière est tout à fait capable de s'y rendre seule. Dans le cas où d'autres usagers se trouvent dans le véhicule, l'employé ne peut laisser celui-ci hors de son champ de vision. Une telle règle entraîne donc l'annulation de plusieurs trajets en plus d'être infantilisante⁷¹.

Plusieurs personnes avec limitations fonctionnelles ont besoin d'un débarcadère près de leur domicile ou de leur lieu de travail. Or, bien qu'il s'agisse d'un symbole peint sur la chaussée, le processus pour l'obtenir requiert parfois jusqu'à un an et demi. Plusieurs zones de débarcadère ne respectent pas les nouvelles normes de 7,2 m de largeur. Les personnes bénéficiaires sont privées d'un espace sécuritaire pour monter à bord de véhicules lorsque d'autres personnes y garent leur voiture, ou que le déneigement tarde à être effectué. Dans les stationnements extérieurs, il arrive aussi souvent que la neige soit déchargée sur les espaces réservés aux personnes en situation de handicap.

Les participants proposent plusieurs idées pour remédier à ces inconvénients. Ils suggèrent d'engager davantage de chauffeurs afin de limiter le nombre de trajets annulés, et de rendre les horaires de transport adaptés plus flexibles, par exemple en réduisant le préavis de réservation à quelques heures d'avance le jour même. La mise en place d'une application mobile, inspirée de celles qu'utilisent les compagnies de taxi, permettrait de suivre le véhicule en temps réel lors d'une réservation, et d'ainsi ajuster son emploi du temps en cas de retard⁷².

De nombreuses personnes âgées et ayant des limitations fonctionnelles ne sont pas en mesure de se rendre à leurs rendez-vous ou d'effectuer leurs courses de façon autonome. On juge donc essentiel de permettre à leurs proches et aux accompagnateurs bénévoles de monter avec elles dans le véhicule de transport adapté, ou de stationner leur voiture sur une case réservée aux personnes en situation de handicap, « *même s'ils ne satisfont pas aux critères d'admissibilité au transport adapté ou ne sont pas titulaires d'une vignette de stationnement pour personne handicapée*⁷³. »

Pour renforcer l'accessibilité des rues piétonnes, on demande d'autoriser la circulation à basse vitesse des véhicules de transport adapté comme pour les véhicules d'urgence, ou de permettre aux personnes de descendre du véhicule un peu avant la destination, et de s'y rendre sans accompagnement. Une autre piste de solution pour favoriser l'autonomie des personnes avec limitations fonctionnelles serait de leur permettre d'utiliser un titre de transport collectif pour prendre le taxi. La Ville paierait au taxi la différence entre le prix du trajet et le prix du titre de transport collectif⁷⁴. L'autopartage adapté, qui existe déjà sous diverses formes

⁷¹ Compte-rendu des rencontres avec des personnes avec limitations fonctionnelles - juillet-septembre 2024, doc. 5.7.16, p. 3-4.

⁷² Compte-rendu des rencontres avec des personnes avec limitations fonctionnelles - juillet-septembre 2024, doc. 5.7.16, p. 4-5 et 7; Compte-rendu de la rencontre préconsultation avec des personnes malentendantes – juillet 2024, doc. 5.7.17, p. 8.

⁷³ Ex Aequo, Société Logique, DéPHY Montréal, Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain, doc. 8.58, p. 15-16.

⁷⁴ Compte-rendu des rencontres avec des personnes avec limitations fonctionnelles - juillet-septembre 2024, doc. 5.7.16, p. 4-5 et 7.

au Québec, en France et en Nouvelle-Écosse, « s'inscrirait parfaitement dans la vision d'une mobilité plus durable et inclusive⁷⁵. »

On propose enfin d'effectuer le déneigement des débarcadères simultanément avec celui des trottoirs adjacents.

3.4 Le transport motorisé

Des personnes âgées notent que, dans certains quartiers, l'obligation de posséder une vignette pour se stationner sur les rues résidentielles rend plus difficile pour les proches et les personnes aidantes de venir les visiter, ce qui contribue à leur isolement. Elles suggèrent donc de s'inspirer de l'arrondissement d'Outremont en établissant, partout à Montréal, un système de vignettes pour invités⁷⁶.

3.5 L'accessibilité des lieux de la vie collective

L'accessibilité déficiente de l'espace et des équipements publics traduit souvent un manque de sensibilisation à l'égard des parcours et des obstacles à franchir pour les personnes à mobilité réduite. Par exemple, une toilette peut être accessible, mais demeurer inutilisable pour les personnes visées, parce que le circuit qui y mène comporte des obstacles⁷⁷.

Plusieurs équipements collectifs, en revanche, n'ont pas de toilettes accessibles. Dans les parcs, les aires de jeux ne sont pas adaptées pour les enfants et parents avec limitations fonctionnelles. Cela est notamment dû au fait que, pour des considérations écologiques, le sol des aires pour enfant est souvent composé de fibre de bois, ce qui le rend inaccessible en fauteuil roulant.

Les sentiers dans les parcs, les berges et les plages publiques sont difficiles à emprunter en fauteuil roulant lorsqu'il pleut. La terre peut demeurer boueuse quelques jours après la pluie. Certains événements temporaires (festivals, spectacles extérieurs, etc.) ne sont pas suffisamment accessibles, soit parce qu'il est difficile de se déplacer sur le site, soit parce qu'il n'y a pas suffisamment de places réservées dans l'auditoire pour les personnes avec limitations fonctionnelles.

En plus de veiller à l'accessibilité des équipements collectifs, sentiers, allées, aires de jeux et toilettes, on propose de placer les plans d'accessibilité universelle sur le site Internet des espaces publics, en s'inspirant du Musée d'art contemporain⁷⁸. Les événements temporaires devraient aussi être rendus accessibles

⁷⁵ Ex Aequo, Société Logique, DéPHY Montréal, Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain, doc. 8.58, p. 14.

⁷⁶ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec des personnes âgées - septembre 2024, doc. 5.7.13, p. 4.

⁷⁷ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec des personnes âgées - septembre 2024, doc. 5.7.13, p. 3 et 5; Compte-rendu des rencontres avec des personnes avec limitations fonctionnelles - juillet-septembre 2024, doc. 5.7.16, p. 3 et 9.

⁷⁸ Accessibilité universelle au Musée d'art contemporain : <https://macm.org/renseignements/accessibilite/>.

en installant, en quantité suffisante, des infrastructures telles que des parcours en plastique, des toilettes chimiques accessibles et des plateformes surélevées.

3.6 Le logement - Des personnes vulnérables face aux évictions

De leur propre avis, les personnes âgées et les personnes ayant des limitations fonctionnelles sont particulièrement affectées par la crise du logement.

La plupart d'entre elles ont des revenus moins élevés que le reste de la population. Comme elles tendent à habiter leur logement durant plusieurs années, le loyer qu'elles paient est généralement plus bas que la moyenne.

Des personnes âgées déclarent que, du fait de ces loyers abordables, certains propriétaires exercent beaucoup de pression pour qu'elles déménagent ou acceptent de payer un loyer plus élevé. Ces propriétaires peuvent, par exemple, s'abstenir de rénover les logements pour inciter leurs locataires à les quitter. Malgré les récents élargissements de la Loi protégeant les aînés contre les évictions, ces situations sont courantes parce que les personnes âgées ne connaissent pas nécessairement leurs droits, parce qu'elles craignent des répercussions si elles les font valoir ou parce qu'elles ne veulent pas se battre.

De façon similaire, des personnes à mobilité réduite affirment que plusieurs propriétaires refusent qu'un appartement soit adapté pour une personne en situation de handicap, même s'ils reçoivent des subventions pour réaliser les travaux. Une personne vivant dans un appartement adapté à sa situation aura tendance à l'habiter plus longtemps, ce qui empêche les propriétaires d'augmenter le loyer substantiellement.

La hausse des loyers pousse ainsi plusieurs personnes âgées ou en situation de handicap à quitter le milieu où elles ont leurs repères. En déménageant, les personnes en situation de handicap peuvent perdre les services sociaux dont elles bénéficient, parce que ceux-ci sont divisés par secteurs. Elles risquent alors de devoir se réinscrire sur une liste d'attente.

La fermeture de nombreuses RPA⁷⁹, en raison du manque de personnel ou de leur faible rentabilité, tend à restreindre la possibilité pour les personnes âgées de trouver un logement. Pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles, les options sont restreintes parce que peu de logements sont adaptés, et que les logements les plus accessibles – ex. : ceux situés au rez-de-chaussée – sont généralement les plus chers parce qu'ils possèdent une cour⁸⁰.

⁷⁹ RPA : Résidence pour personnes âgées.

⁸⁰ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec des personnes âgées - septembre 2024, doc. 5.7.13, p. 7; Compte-rendu des rencontres avec des personnes avec limitations fonctionnelles - juillet-septembre 2024, doc. 5.7.16, p. 11.

3.7 Accroître la part de logements adaptés

En matière d'habitation, des personnes en situation de handicap affirment sans ambages que le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 « *manque cruellement d'ambition, puisque l'accessibilité universelle n'est envisagée que pour le développement de logements sociaux*⁸¹. » De plus, le projet de PUM ne présente aucun objectif ou cible en matière de logement adapté.

Dans le contexte actuel, la plupart des logements adaptés sont situés dans les quartiers excentrés, ce qui complique davantage les déplacements des personnes avec limitations fonctionnelles. Les exigences et normes d'accessibilité minimales exigées par le Code de la construction du Québec sont qualifiées d'« *insuffisantes pour bâtir de nouveaux logements réellement adaptés aux besoins et aux réalités des personnes en situation de handicap*⁸². » Par exemple, les normes ne garantissent pas que les ascenseurs offriront la flexibilité de mouvement nécessaire. Les cadres de portes sont trop étroits; les personnes en fauteuils roulants manuels peuvent se blesser les mains en les franchissant, et les fauteuils motorisés ne passent pas toujours.

Il est aussi possible pour les constructeurs de contourner les exigences du règlement. Certains constructeurs désignent par exemple les rampes d'accès d'un autre nom pour éviter de se conformer aux normes du Code de construction en matière d'inclinaison des pentes ou d'espaces de virage. Il arrive que les entreprises fautives se voient imposer une amende, mais dans plusieurs cas, payer celle-ci revient moins cher que la mise en conformité du bâtiment.

Le Programme d'adaptation du domicile (PAD) de la Ville de Montréal, qui finance les travaux pour adapter un logement aux besoins des personnes en situation de handicap, est jugé très utile. Cependant, les délais sont trop longs; il peut s'écouler quatre ou cinq ans avant que les travaux soient réalisés.

Ces éléments étant considérés, les participants jugent crucial d'intégrer des cibles au PUM pour accroître le nombre de logements accessibles et adaptables, en particulier dans les quartiers centraux où ils sont plus rares, mais également d'établir de nouvelles normes montréalaises basées sur les principes d'accessibilité universelle et allant au-delà des normes du Code de construction du Québec. On propose de s'inspirer des normes CSAB651 et B652 - un cadre de conception qui permet d'augmenter énormément l'accessibilité des bâtiments, ou de réglementations ambitieuses adoptées par d'autres villes, telles que Longueuil, Laval et Victoriaville⁸³. À titre d'exemple, cette dernière a adopté, avec des coûts supplémentaires « *négligeables*⁸⁴ » pour les développeurs immobiliers, des normes obligatoires de mise en accessibilité pour toute nouvelle construction ou rénovation.

⁸¹ Ex Aequo, Société Logique, DéPHY Montréal, Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain, doc. 8.58, p. 19.

⁸² Conseil des Montréalaises et de la Table des groupes de femmes de Montréal, doc. 9.135, p. 9.

⁸³ Transcription de la séance d'audition des opinions du 25 septembre 2024, Ex Aequo, Société Logique, DéPHY Montréal, doc. 4.41, p. 135 à 139; Compte-rendu des rencontres avec des personnes avec limitations fonctionnelles - juillet-septembre 2024, doc. 5.7.16, p. 11; Ex Aequo, Société Logique, DéPHY Montréal, Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain, doc. 8.58, p. 20.

⁸⁴ Compte-rendu des rencontres avec des personnes avec limitations fonctionnelles - juillet-septembre 2024, doc. 5.7.16, p. 12.

3.8 L'accessibilité des commerces et services de proximité

Des participants signalent que seuls 14 % des commerces sont conformes aux normes d'accessibilité actuelles, tandis que 60 % d'entre eux comportent au moins une marche à l'entrée. La porte d'entrée est souvent difficile à franchir sans aide pour une personne ayant une limitation fonctionnelle. Aux dires des personnes concernées, les campagnes de sensibilisation visant à inciter les propriétaires à mettre les commerces en accessibilité n'ont eu « *aucun effet*⁸⁵. »

Elles proposent par conséquent de récolter et de rendre publiques des données sur l'accessibilité des commerces, puis d'utiliser ces données pour fixer des cibles d'accessibilité. Elles recommandent d'appliquer les normes d'accessibilité à tous les commerces de 300 m² et plus (actuellement 600 m²), d'inciter les commerces de proximité à se munir de portes automatiques ou de sonnettes, et de veiller à ce que les terrasses sur les rues piétonnes soient toutes accessibles aux personnes avec limitations fonctionnelles. Dans chaque société de développement commercial (SDC), nommer une personne-ressource en matière d'accessibilité et créer une ligne téléphonique pour répondre aux questions à ce sujet aideraient les personnes concernées à déterminer si elles doivent accéder aux commerces et services avec un fauteuil roulant, une aide à la mobilité ou une personne accompagnatrice⁸⁶.

3.9 L'insécurité financière

Craignant de devoir déboursier d'importantes sommes pour adapter leur milieu de travail, beaucoup d'entreprises hésitent à engager des personnes en situation de handicap, selon des participants. La difficulté de trouver un emploi place parfois celles-ci dans une situation d'insécurité financière.

Certains organismes communautaires offrent des services aux personnes ayant une limitation fonctionnelle, et tendent à vouloir compenser lorsque celles-ci se trouvent en situation de précarité. Néanmoins, le financement que reçoivent ces organismes limite leur capacité à offrir une aide adéquate.

Afin de renverser la tendance, ces participants encouragent la Ville à lancer une campagne auprès des entreprises pour les informer des subventions provinciales couvrant le coût d'adaptation du milieu de travail et une partie du salaire des personnes avec limitations fonctionnelles.

Ils recommandent aussi de sensibiliser davantage la population montréalaise aux défis que vivent les personnes avec limitations fonctionnelles, notamment au moyen d'expositions, de conférences et de publicités, et d'augmenter l'aide financière octroyée aux organismes travaillant auprès de ces personnes¹⁰¹.

⁸⁵ Compte-rendu des rencontres avec des personnes avec limitations fonctionnelles - juillet-septembre 2024, doc. 5.7.16, p. 9.

⁸⁶ *Idem*.

4. Les personnes ayant une déficience auditive

Un entretien mené avec des personnes ayant une déficience auditive visait à connaître les difficultés qu'elles éprouvent dans l'espace urbain. En plus des personnes malentendantes, une personne ayant des déficiences visuelle et auditive était présente pour faire part des enjeux propres à sa situation. Les commentaires de cette personne ayant trait à la déficience visuelle ont été inclus à la section 5 de ce document.

Un grand nombre de revendications exprimées par les personnes malentendantes visent à pouvoir participer plus activement à la vie urbaine, sociale et citoyenne. Les personnes revendiquent dans ce but une meilleure accessibilité des sources d'information et des loisirs, et davantage d'efforts de sensibilisation de la part de la Ville auprès de la société civile.

4.1 Des statistiques plus précises

Des participants indiquent que les enjeux ne sont pas les mêmes pour les personnes cumulant des déficiences visuelle et auditive et celles n'ayant qu'une déficience auditive. Il en va de même pour les personnes sourdes à la naissance, versus celles qui développent une déficience auditive avec l'âge. Les besoins de cette dernière catégorie, ajoute-t-on, iront d'ailleurs croissant avec le vieillissement de la population⁸⁷.

Pour les intervenants, un premier obstacle à l'inclusion réside dans le fait que les statistiques disponibles ne permettent pas d'évaluer les besoins avec justesse. Ils proposent donc de collecter des statistiques plus précises sur les communautés malentendantes et malvoyantes, notamment la proportion de personnes cumulant des déficiences visuelle et auditive et la part de celles qui développent une déficience auditive avec l'âge.

⁸⁷ Compte-rendu de la rencontre préconsultation avec des personnes malentendantes - juillet 2024, doc. 5.7.17, p. 7.

4.2 La communication dans les transports collectifs

Des personnes malentendantes estiment que « *le personnel de la STM n'est pas sensibilisé*⁸⁸ » à la situation des personnes en situation de handicap, et qu'il faut souvent insister pour obtenir son aide. À l'image du Service de police de la Ville de Montréal (SPMV) qui a entamé une démarche en ce sens, les personnes suggèrent que la STM prenne contact avec les organismes communautaires travaillant auprès de clientèles malentendantes et malvoyantes, afin de mieux sensibiliser son personnel.

Certaines informations ne sont pas transmises de manière inclusive dans les transports collectifs. Les détours en autobus ne sont pas toujours indiqués aux arrêts ou sur le site web de la STM, et les personnes malentendantes ne peuvent pas entendre les explications du personnel en cas de détour. Elles n'entendent pas non plus les mises à jour vocales sur l'état du service dans le métro, et il leur est difficile d'obtenir des informations en cas de panne.

En réponse à ces enjeux, on demande d'afficher systématiquement les détours que l'autobus doit prendre sur le site Web de la STM et aux arrêts de la ligne affectée, et de transmettre toute communication pertinente pour les usagers en langue des signes québécoise (LSQ), par le biais des écrans sur les quais de métro.

4.3 S'informer et participer

Les personnes ayant une déficience auditive maîtrisent avant tout la langue des signes québécoise, et ne peuvent pas forcément lire le français ou l'anglais. Dans ce contexte, les personnes rencontrées s'accordent sur le fait que les communications de la Ville ne sont pas adaptées à leur situation.

La plupart du temps, les communications orales de la Ville (ex. : à la télévision ou par le biais de conférences) ne sont pas traduites en LSQ. Le site Web de la Ville, qui n'offre pas non plus de traduction en LSQ, est difficile à naviguer.

Durant les périodes de crise telles que la crise du verglas ou de la COVID-19, la Ville a rendu ses communications accessibles aux personnes malentendantes et a collaboré activement avec les organismes communautaires qui œuvrent auprès d'elles. Pour les participants, la Ville devrait appliquer cette stratégie à toutes ses communications, même en dehors des périodes de crise.

Afin que la communauté sourde puisse profiter d'une information complète sur les services municipaux à leur disposition, les participants demandent à la Ville de tenir une conférence accessible aux personnes malentendantes, détaillant le plan stratégique municipal en matière d'accessibilité et d'inclusion sociale. Elles proposent également de concevoir une formation à la citoyenneté participative adaptée à ces personnes.

⁸⁸ Compte-rendu de la rencontre préconsultation avec des personnes malentendantes - juillet 2024, doc. 5.7.17, p. 5.

Les personnes présentes ont également fait connaître leur intérêt à participer à la réflexion et à la mise en œuvre d'une transition écologique équitable. Pour cela, elles suggèrent d'inciter les universités et les OBNL diffusant de l'information sur la transition écologique à adapter leurs méthodes de communication. Par exemple, ces organisations pourraient faire appel à des interprètes LSQ ou enregistrer des capsules vidéo avec sous-titres sur la transition écologique.

4.4 Les organismes communautaires

Ajoutant à l'isolement que vivent les personnes malentendantes, les organismes communautaires où elles peuvent obtenir des services et participer à des activités sociales sont sous-financés, tandis que certains ont disparu, faute de fonds suffisants. Entre autres raisons, ces difficultés tiennent au fait que chaque arrondissement présente des conditions différentes pour le financement des organismes communautaires, et que ceux offrant des services en langue des signes québécoise ne sont pas toujours admissibles. Peu d'organismes pour personnes sourdes ont donc réussi à se maintenir sur le territoire, et les personnes bénéficiaires doivent parfois effectuer de longs déplacements pour y accéder.

Les participants demandent de hausser le financement de ces organismes, tels que la Maison des Sourds, et d'harmoniser les conditions d'admissibilité au financement des arrondissements en y incluant systématiquement les services offerts en LSQ. Afin d'accompagner les groupes désireux d'effectuer une demande de financement, on propose d'enregistrer des vidéos en LSQ expliquant les critères de financement pour les organismes communautaires.

Les participants souhaitent sensibiliser la Ville au besoin de faire renaître l'ancien Institut des Sourdes-Muettes. Cette renaissance pourrait être associée à la création d'un « *quartier des sourds*⁸⁹ », où se concentreraient aussi des logements et des services de santé adaptés pour les personnes malentendantes.

4.5 L'accès aux loisirs et à la culture

D'après les commentaires recueillis, l'inclusion des personnes malentendantes repose aussi sur un meilleur accès aux loisirs et à la culture.

On note qu'il existe peu de programmes de sport organisés pour les personnes malentendantes. Quant aux bibliothèques d'arrondissements, elles ne proposent pas assez d'activités et de livres adaptés pour les personnes malentendantes et malvoyantes. Outre les Journées de la culture et quelques événements privés, peu d'activités artistiques, culturelles et éducatives (festivals, spectacles d'humour, musées, etc.) sont adaptées aux besoins des personnes malentendantes, et ce, malgré la création à la Ville du Service de la diversité et de l'inclusion sociale (SDIS).

⁸⁹ Compte-rendu de la rencontre préconsultation avec des personnes malentendantes - juillet 2024, doc. 5.7.17, p. 7.

Pour les intervenants, il conviendrait donc que les arrondissements mettent en place davantage de programmes de sport adaptés, et que les bibliothèques locales proposent plus de livres à gros caractères et de livres accompagnés de vidéos en LSQ, pour tous les âges.

Le SDIS est prié d'adapter les activités artistiques, culturelles et éducatives aux besoins des personnes malentendantes, en faisant appel à des interprètes LSQ ou à des personnes accompagnatrices. On suggère aussi d'organiser des activités artistiques, culturelles et éducatives spécifiquement pour les personnes malentendantes. Celles-ci pourraient inclure une conférence d'artistes avec déficiences auditives, un festival ou un musée des Arts sourds.

4.6 Trouver un emploi conforme à ses aspirations

Les participants affirment sans ambages que les personnes malentendantes subissent d'importantes discriminations à l'emploi.

Les entreprises, disent-ils, hésitent à engager des personnes avec qui elles ne peuvent pas facilement communiquer. Plusieurs employeurs craignent qu'une personne malentendante ne puisse pas réagir rapidement aux situations d'urgence. Même lorsqu'elles sont scolarisées, les personnes malentendantes se voient souvent proposer des emplois au bas de l'échelle.

Les entretiens d'embauche présentent un défi particulier pour ces personnes, parce qu'il peut être difficile de trouver une interprète LSQ à court préavis. Les offres d'emploi indiquent souvent que l'entreprise souscrit à une politique d'inclusion lors de l'embauche, mais aucun suivi n'est offert après l'embauche. Il est donc difficile de déterminer si les entreprises adaptent le milieu de travail afin de le rendre accessible aux personnes en situation de handicap.

Afin d'accroître leurs chances de trouver un emploi convenant à leurs aspirations et à leurs compétences, la Ville est invitée à donner l'exemple en réservant plus de postes aux personnes malentendantes. Outre la qualité des emplois, cela donnerait à cette communauté une plus grande visibilité dans la société, et contribuerait à changer les perceptions.

La Ville pourrait également inciter les entreprises à engager davantage de personnes malentendantes, à l'aide d'une campagne publicitaire. Plusieurs gestes peuvent aussi être posés, par exemple :

- Informer les entreprises qu'il existe des mécanismes d'alerte adaptés aux personnes malentendantes, comme des gyrophares ou des pagettes qui vibrent;
- Effectuer un suivi auprès des personnes malentendantes après leur embauche, afin de vérifier si les entreprises adaptent leur milieu de travail afin qu'il soit accessible pour elles;
- Assurer la présence d'Accès-Travail Sourds dans les salons de l'emploi pour aider les personnes malentendantes à communiquer avec les entreprises.

Enfin, certains gestes symboliques pourraient aider à promouvoir l'inclusion sociale de ce groupe, comme de hisser le drapeau sourd devant l'hôtel de ville durant la Semaine internationale des sourds, qui a lieu à la dernière semaine complète de septembre⁹⁰.

⁹⁰ À propos du drapeau sourd, voir notamment <https://ici.radio-canada.ca/info/videos/1-10179115/drapeau-sourd-hisse-au-parlement-pour-premiere-fois>.

5. Les personnes ayant une déficience visuelle

Les opinions sur les enjeux vécus dans l'espace urbain par les personnes ayant une déficience visuelle ont été recueillies lors de deux ateliers de discussion.

D'entrée de jeu, les participants ont indiqué que les personnes malvoyantes ont peu tendance à sortir de chez elles, et que seulement la moitié d'entre elles occupent un emploi. Afin de mieux prendre en considération leurs besoins spécifiques, elles mettent l'accent sur les points suivants :

- Assurer, sur le territoire municipal, la cohérence et la constance des aménagements adaptés aux besoins des personnes aveugles et amblyopes⁹¹;
- Prêter une attention particulière aux chantiers de construction;
- Favoriser l'accès à l'emploi pour ces personnes.

5.1 Naviguer dans l'espace public

Pour les personnes malvoyantes, la quantité significative d'obstacles à la mobilité et de sources de danger présents dans l'espace public donnent peu envie d'entreprendre des déplacements ou de participer à des activités.

Même lorsque les infrastructures (ex. : rues, trottoirs) sont en bon état, il peut être difficile pour les personnes ayant une déficience visuelle de se repérer dans la ville. Or, les intervenants identifient de nombreux éléments susceptibles de rendre leurs trajets plus laborieux encore.

Pour les personnes circulant avec une canne blanche, les fentes de trottoir sont trop profondes. Les cannes blanches peuvent en effet s'y coincer, et la personne reçoit alors le manche dans l'abdomen. Se déplacer

⁹¹ L'amblyopie est une acuité visuelle basse et non améliorable par des soins oculaires.

sur un trottoir enneigé ou glacé est plus dangereux pour une personne malvoyante, notamment parce que la canne blanche ne permet pas de s'y repérer efficacement.

Tout comme les personnes à mobilité réduite, les personnes malvoyantes ont exprimé de vives préoccupations au sujet des personnes circulant à vélo, en trottinette électrique ou en fauteuils roulants électriques, qui ne s'arrêtent pas aux passages piétonniers. Cela est particulièrement dangereux pour elles considérant qu'elles ne les entendent pas arriver. De la même façon, ces personnes estiment que les voitures et camions électriques ne produisent pas assez de bruit pour les reconnaître dans l'espace.

Alors que la plupart des intersections ne sont pas équipées de feux sonores, certaines en comportent dans un axe seulement⁹². Pour une partie d'entre elles, le son produit ne change pas lorsque le décompte tire à sa fin. La personne malvoyante court alors le risque de s'engager sur le passage piéton sans avoir le temps de traverser de façon sécuritaire. Le soir, les personnes amblyopes éprouvent de la difficulté à distinguer les objets, car les ampoules à DEL des réverbères municipaux ne sont pas assez puissantes.

Les chantiers de construction causent de nombreux désagréments aux personnes malvoyantes. Les parcours piétons qui les contournent sont souvent sinueux et l'on peine à suivre ces trajets. Ils comportent des obstacles (cônes, clôtures, etc.) difficiles à contourner, ce qui pose un risque de blessures. Les détours piétons en bois sont instables et leurs surfaces sont inégales, particulièrement lorsqu'il y a de la neige. Cela occasionne des pertes d'équilibre et éventuellement des chutes⁹³.

En réponse à ces enjeux, il est demandé de réduire la profondeur des fentes de trottoir existantes, d'installer des trottoirs lisses dans les nouveaux aménagements, et de s'assurer que les trottoirs soient déneigés et déglacés rapidement après les intempéries. On suggère d'adopter un règlement exigeant que tout véhicule électrique soit muni d'un émetteur sonore produisant plus de bruit lorsque celui-ci roule à basse vitesse. À l'instar de la ville de Tokyo, on propose d'équiper les intersections montréalaises de feux sonores dans les deux axes, et de faire entendre un son différent durant les dernières secondes du décompte⁹⁴. Le pourcentage d'intersections dotées de signaux sonores devrait faire l'objet d'une cible au PUM, particulièrement en ce qui concerne les nouveaux développements⁹⁵.

Les blocs tenji constituent une autre initiative japonaise qu'il conviendrait d'intégrer, selon les participants, pour assurer aux personnes malvoyantes des parcours autonomes et sécuritaires. Les blocs tenji sont des dalles podotactiles de couleur jaune – la couleur la plus visible. Ils comportent des reliefs sous forme de lignes parallèles continues pour servir d'indicateur directionnel, ou de bosses arrondies pour marquer la proximité d'un arrêt, d'une entrée ou d'une intersection⁹⁶. On suggère d'en installer sur les trottoirs extérieurs, mais aussi à l'intérieur des bâtiments publics et des stations de métro.

⁹² Liste mise à jour des feux sonores à Montréal : <https://raamm.org/liste-feux-sonores-service-territoire-de-ville-de-montreal/#V-M>.

⁹³ Compte-rendu de la rencontre préconsultation avec des personnes malentendantes - juillet 2024, doc. 5.7.17, p. 5.

⁹⁴ *Ibid.*, p. 4.

⁹⁵ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des femmes - août-septembre 2024, doc. 5.7.12, p. 16.

⁹⁶ Blocs tenji : voir notamment <https://www.tenjiblocks.com/index-fr.html>.

Enfin, on demande d'aménager des détours de chantiers qui soient, dans la mesure du possible, rectilignes, dégagés de tout obstacle, stables (si construits en bois), déneigés et longés de blocs podotactiles. On prie la Ville d'éviter la présence simultanée de plusieurs chantiers dans un secteur pour limiter le nombre de détours, et d'en réduire la durée de façon générale.

5.2 Utiliser les transports collectifs

Sans surprise, les personnes ayant une déficience visuelle vivent des désagréments similaires dans leur utilisation des transports collectifs.

Elles soulignent que certains abribus sont localisés trop loin de l'arrêt d'autobus. Il leur est alors difficile de trouver l'arrêt, particulièrement lorsqu'il y a de la neige. Certains abribus, ajoutent-elles, ne sont pas suffisamment éclairés durant la nuit.

Comme les personnes ayant une déficience auditive, les personnes malvoyantes mentionnent que le personnel de la STM n'a pas tendance à les aider à se diriger dans les stations de métro. Un participant mentionne, à titre personnel, qu'à Bangkok, en Thaïlande, le personnel des stations de métro « *offre systématiquement de les guider jusqu'à leur wagon ou jusqu'à la sortie*⁹⁷. »

Par surcroît, certains agents de station de métro et chauffeurs d'autobus montréalais ne savent pas que les personnes malvoyantes ont droit à un accompagnateur qui entre gratuitement. Il faut parfois plusieurs minutes pour les convaincre de laisser passer l'accompagnateur, ou se résoudre à acheter un billet.

Les portes-tambours⁹⁸ présentes dans certaines stations de métro sont difficiles à utiliser pour les personnes malvoyantes. L'impossibilité d'anticiper le mouvement giratoire de leurs ailes les rend également dangereuses pour ces personnes.

Les stations de métro ne sont pas toutes dotées d'ascenseurs. Dans celles qui en sont équipées, comme la station McGill, il arrive que l'ascenseur soit situé dans un coin isolé. Le sentiment d'insécurité qui en résulte est renforcé par l'atmosphère glauque et l'éclairage insuffisant des stations de métro, ce qui décourage certaines personnes malvoyantes d'utiliser ce mode de transport. En revanche, ajoute un participant, l'éclairage à l'intérieur des wagons de métro Azur est trop éblouissant.

Le volume des annonces vocales automatisées dans les autobus et les wagons de métro n'est pas assez élevé, selon les intervenants. Il arrive également que les annonces soient décalées d'une station ou qu'elles ne fonctionnent pas du tout. Les messages n'étant communiqués qu'en français, les touristes avec une déficience visuelle ne peuvent pas toujours les comprendre.

⁹⁷ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec des personnes malvoyantes - juillet 2024, doc. 5.7.18, p. 5.

⁹⁸ Une porte-tambour est une porte fonctionnant selon le principe du tourniquet, et généralement constituée de quatre ailes.

Les personnes participantes recommandent donc de définir une cible quant à l'installation d'ascenseurs dans les stations de métro d'ici 2050⁹⁹. Elles invitent à former les membres du personnel de la STM pour qu'ils proposent aux personnes malvoyantes de les guider jusqu'à leur wagon ou jusqu'à la sortie. Elles demandent de privilégier les portes battantes ou automatisées dans les stations de métro, d'augmenter l'éclairage à l'intérieur des stations et d'atténuer celui des wagons Azur.

L'une d'entre elles propose également de s'inspirer de Taipei, à Taïwan, en diffusant les messages vocaux en plusieurs langues dans les autobus et le métro, tout en veillant à augmenter le volume. Les arrêts d'autobus devraient être disposés plus près des abribus, et l'éclairage de ceux-ci devrait être renforcé.

5.3 Vivre la culture à Montréal

De l'avis des intervenants, les grands événements, tels que les Francos de Montréal et le Festival International de Jazz de Montréal, sont peu accessibles aux personnes malvoyantes. Celles-ci n'y trouvent pas d'espaces adaptés et se font bousculer par la foule. À l'Espace pour la vie, plusieurs employés de la billetterie ignorent que les accompagnateurs de personnes malvoyantes ont le droit d'entrer gratuitement, et exigent qu'ils paient leur billet. Profiter des restaurants montréalais apporte également son lot de difficultés, les menus n'étant souvent pas accessibles aux personnes aveugles et amblyopes.

Afin d'améliorer l'inclusion de ces personnes, les participants demandent d'aménager des espaces réservés pour les personnes malvoyantes dans les grands événements pour leur permettre d'y assister. Elles demandent également de permettre aux accompagnateurs de réserver leur billet pour l'Espace pour la vie sur le site Internet. Pour leur part, les restaurants devraient être incités à imprimer des menus avec de plus gros caractères, ou à former les serveurs à les lire pour les personnes malvoyantes.

5.4 Des logements adaptés

Comme pour l'ensemble des groupes ayant une limitation fonctionnelle, de nombreuses personnes malvoyantes gagnent des salaires moins élevés que la moyenne des gens. Elles sont donc particulièrement affectées par la crise du logement. Les personnes participantes demandent par conséquent d'augmenter l'offre de logements abordables adaptés, en veillant à ce que leur conception permette l'installation d'équipements volumineux propres aux besoins de cette clientèle (télévisionneuse, imprimante à gros caractères, loupe de lecture, etc.).

⁹⁹ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des femmes - août-septembre 2024, doc. 5.7.12, p. 16.

5.5 Accéder à des emplois de qualité

Environ la moitié des personnes malvoyantes n'occupent pas d'emploi et, de ce nombre, la plupart occupent un poste à temps partiel. Tout comme pour les personnes ayant une déficience auditive, les personnes malvoyantes se voient souvent proposer des emplois peu intéressants, parce que les employeurs les croient incapables d'accomplir des tâches complexes. La plupart d'entre eux ignorent comment accommoder ces travailleurs, par exemple en adaptant le milieu de travail. En supplément à ces enjeux, un participant souligne que la pression à la performance est très grande.

Emploi Québec défraie 59 % du salaire des personnes en situation de handicap. Les participants suggèrent à la Ville d'en informer les employeurs, et de les renseigner sur les nombreux outils (synthèse vocale, télévisionneuse, etc.) permettant aux personnes malvoyantes d'occuper différents types d'emplois. Des organismes comme Kéroul dispensent des formations aux employeurs sur l'accueil de personnes malvoyantes dans un milieu de travail. En complément, la Ville est invitée à collaborer avec des organismes communautaires qui aident les personnes malvoyantes à obtenir des formations reconnues par les entreprises.

6. Les personnes ayant une déficience intellectuelle

Une représentante d'organisme communautaire qui œuvre auprès de personnes ayant une déficience intellectuelle a fait part, au cours d'un entretien, des enjeux que vivent ces personnes dans l'espace urbain.

Les commentaires recueillis traduisent une grande vulnérabilité face à l'imprévu et à la complexité et, par le fait même, l'importance de la simplicité et de la routine chez ces personnes. Différents facteurs individuels peuvent expliquer cette situation : la difficulté de se repérer dans l'espace, l'incapacité à lire au-delà de quelques mots simples, et une hypersensibilité sensorielle.

6.1 Comprendre son chemin dans l'espace public

Des changements ponctuels dans l'espace urbain sont une source d'anxiété pour les personnes ayant une déficience intellectuelle, qui réagissent en restant confinées à la maison.

Autour des chantiers de construction, ces personnes comprennent mal les écriteaux complexes et ignorent quel chemin emprunter. Lorsque des arrêts d'autobus ont été déplacés en raison de travaux, il arrive fréquemment que les personnes avec déficiences intellectuelles ne le remarquent pas. Trouver son chemin vers une sortie particulière peut être particulièrement éprouvant dans certaines stations de métro, notamment à Bonaventure, Place-des-Arts ou McGill.

D'après la professionnelle rencontrée, il serait donc important de rendre plus visibles et faciles à comprendre les panneaux de signalisation faisant état de changements temporaires, par exemple en utilisant des pictogrammes, et de mieux flécher les parcours dans les stations de métro. Les chauffeurs d'autobus devraient annoncer clairement aux usagers les détours affectant leur ligne¹⁰⁰.

¹⁰⁰ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation sur les enjeux des personnes avec déficiences intellectuelles - juillet 2024, doc. 5.718, p. 3.

6.2 Participer à la vie sociale et culturelle

Durant la journée, le trafic véhiculaire et le bruit associé, la présence de nombreux cyclistes, la foule sur les trottoirs et l'achalandage des transports collectifs, sont générateurs d'angoisse pour les personnes ayant une déficience intellectuelle. La nuit, le manque d'éclairage sur certaines rues crée chez elles un sentiment d'insécurité.

Le bruit, la lumière et la foule générés par certaines activités de loisirs et les grands événements culturels (ex. : festivals, concerts en plein air) sont une source de désagrément pour les personnes avec déficiences intellectuelles, car elles créent chez elles une surcharge sensorielle.

Afin de favoriser l'inclusion de ces personnes, on demande de réduire les sources de bruit ambiant durant le jour et d'améliorer l'éclairage des rues en soirée. On invite aussi à prévoir des moments de calme ou des lieux apaisés dans certains événements culturels et activités de loisirs, où les personnes avec déficience intellectuelle pourraient se sentir à l'aise¹⁰¹.

6.3 Des logements avec services d'aide à domicile

Il existe trop peu de logements sociaux adaptés pour les personnes ayant une déficience intellectuelle, et les personnes qui en bénéficient ne recevraient pas suffisamment de services d'aide à la maison, selon la représentante communautaire.

Celle-ci recommande à la Ville d'augmenter l'offre de logements adaptés en s'inspirant des projets développés par des OBNL tels que Utopie créatrice ou Rêvanous. Elle propose également de travailler en partenariat avec les CIUSSS¹⁰² locaux pour assurer des services d'aide à domicile (ex. : tâches ménagères, budget) plus fréquents dans les logements adaptés¹⁰³.

¹⁰¹ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation sur les enjeux des personnes avec déficiences intellectuelles - juillet 2024, doc. 5.7.18, p. 4.

¹⁰² CIUSSS : Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux.

¹⁰³ Compte-rendu de la rencontre de préconsultation sur les enjeux des personnes avec déficiences intellectuelles - juillet 2024, doc. 5.7.18, p. 5.

7. Les enjeux vécus par les femmes

L'OCPM a tenu trois tables rondes de discussion avec des groupes de femmes au cours de sa démarche de consultation. Les entretiens réalisés lors de ces activités ont permis d'aborder de nombreux sujets se rapportant aux différentes orientations du projet de PUM. La section ci-dessous concentre les opinions portant sur les enjeux vécus dans l'espace urbain par les femmes, notamment celles à la croisée des oppressions¹⁰⁴ et/ou les résidentes de secteurs présentant un déficit de ressources urbaines.

Bien qu'elles se disent globalement en accord avec les orientations du projet de PUM, les participantes sont aussi d'avis qu'on « *peine à trouver la place de l'humain dans les cibles*¹⁰⁵. » Plus spécifiquement, elles partagent l'impression que les enjeux touchant les femmes, les familles et les populations vulnérables sont absents du Projet de PUM, et que, malgré l'accent mis sur l'ADS+¹⁰⁶ dans l'introduction¹⁰⁷ du document, ce concept n'est pas assez valorisé dans les autres chapitres.

Qui plus est, selon elles, la vision d'une ville verte, juste et résiliente escamote des réalités montréalaises plus difficiles. Par exemple, Montréal est une ville « *malsaine*¹⁰⁸ », où les services de santé sont de plus en plus difficiles à obtenir¹⁰⁹. C'est aussi une ville plus dangereuse qu'il y a quelques années, comme en témoigne l'augmentation des crimes haineux envers les femmes qui subissent plusieurs formes d'oppression.

¹⁰⁴ La croisée des oppressions renvoie au concept d'intersectionnalité. D'après celui-ci, les facteurs sociodémographiques (ex. : le genre, le revenu, la situation de handicap, l'âge, la couleur de la peau, l'origine ethnique, l'orientation sexuelle, la religion, le lieu de résidence, le niveau de scolarité, etc.) peuvent se cumuler pour renforcer la situation de privilège ou d'oppression vécue par une personne. Voir notamment <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/intersectionnalite>.

¹⁰⁵ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des femmes - août-septembre 2024, doc. 5.7.12, p. 3.

¹⁰⁶ ADS+ : Analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle. Dans la conception d'aménagements urbains ou pour la mise en place d'initiatives, l'ADS+ est l'un des outils efficaces pour comprendre les inégalités sociales et y remédier.

¹⁰⁷ Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Introduction, doc. 3.1, p. 11.

¹⁰⁸ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des femmes - août-septembre 2024, doc. 5.7.12, p. 4.

¹⁰⁹ Cinq centres de femmes montréalais, doc. 9.14, p. 3.

7.1 L'insécurité et la violence faite aux femmes

Les intervenantes déplorent que la violence faite aux femmes et aux populations marginalisées ne soit pas nommée explicitement dans le Projet de PUM, et que ce dernier n'identifie aucune mesure ou cible spécifique liée à ces enjeux.

Le projet de PUM, font-elles remarquer, a plutôt tendance à inclure la violence envers les femmes et la violence raciale parmi les enjeux de sécurité pris au sens large, aux côtés de la sécurité routière. Or, selon les groupes de femmes, les solutions aux violences sont très différentes de celles qu'il convient d'apporter aux questions plus générales de sécurité :

« ... les solutions se trouvent généralement dans l'aménagement de l'espace public, tandis que dans le cas de la violence faite aux femmes et des actes de racisme, les solutions doivent tenir compte de l'expérience vécue et des besoins des victimes. Autrement dit, il faut placer l'humain au cœur des solutions¹¹⁰. »

Les recherches menées par certains groupes représentés lors des tables rondes de discussion montrent que *« les Montréalaises ne se sentent pas en sécurité dans l'espace public¹¹¹. »* Une recherche de 2022 indique en effet qu'à Montréal, 69 % des femmes cisgenres¹¹², 75 % des femmes en situation de handicap et 84 % des personnes de la diversité de genre ont déclaré avoir vécu du harcèlement de rue *« sous forme de propos ou de comportements dégradants et intrusifs¹¹³. »*

Les femmes montréalaises constatent une augmentation des microagressions et des incivilités à leur égard, notamment dans les transports collectifs et les parcs. Elles réagissent en utilisant davantage la voiture par souci de sécurité personnelle, et en évitant de fréquenter les parcs ou d'y amener leurs enfants. Par ailleurs, le personnel du Service de police ne serait pas formé adéquatement pour agir dans les cas de violence faite aux femmes et de violence raciale.

Comme solutions à ces enjeux, les participantes jugent d'abord nécessaire de nommer dans le PUM la violence faite aux femmes et aux populations marginalisées, en reconnaissant qu'elle s'applique de façon transversale à des questions telles que l'habitation, les transports et l'espace public. Elles préconisent également de mieux subventionner et de miser davantage sur les organismes communautaires œuvrant auprès des femmes et des personnes racisées, plutôt que sur le Service de police, afin de trouver des solutions aux problèmes de la violence faite aux femmes et des actes racistes.

¹¹⁰ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des femmes - août-septembre 2024, doc. 5.7.12, p. 6.

¹¹¹ Conseil des Montréalaises et de la Table des groupes de femmes de Montréal, doc. 9.135, p. 11

¹¹² Cisgenre : Se dit d'une personne dont l'identité de genre (femme, homme) correspond au genre assigné à la naissance.

¹¹³ Conseil des Montréalaises et de la Table des groupes de femmes de Montréal, doc. 9.135, p. 12.

Elles recommandent enfin que l'aide-mémoire sur les principes d'aménagement sécuritaire de la Ville de Montréal¹¹⁴ soit systématiquement utilisé dans la planification des projets d'infrastructure et que le PUM adopte des cibles basées sur ce guide¹¹⁵. Celui-ci comporte notamment six principes d'aménagement sécuritaire visant à réduire les occasions d'agression et de harcèlement, tout en renforçant le sentiment de sécurité des usagères et usagers des espaces publics¹¹⁶.

7.2 Le principe d'équité

Le principe directeur du projet de PUM visant un accès équitable aux ressources urbaines ne tient pas compte de l'intersectionnalité, selon les participantes.

D'abord, indiquent celles-ci, le projet de PUM omet le fait que les populations vivant dans la précarité ne peuvent pas adopter des comportements écoresponsables, soit parce qu'elles n'en ont pas les moyens financiers (ex. : logement carboneutre, voiture électrique), soit parce que des aspects propres à l'aménagement urbain ou à l'offre de transport collectif les empêchent (ex. : desserte inadéquate, transport collectif mal adapté pour les femmes enceintes).

Ensuite, ajoutent-elles, le projet de PUM ne tient pas compte de la fracture numérique, soit l'inégalité dans l'accès aux technologies de l'information et de la communication (TIC). Or, certaines femmes, personnes âgées et personnes en situation de handicap sont plus affectées par cette fracture numérique.

Les personnes ayant un accès limité aux TIC comptent pour environ 12 % de la population. Cette situation les désavantage sur plusieurs plans, notamment la mobilité durable. En effet, la plupart des opérations liées au vélopartage et à l'autopartage, telles que réservations, gestion de compte et paiements, s'effectuent à l'aide d'applications mobiles.

Ainsi, au lieu de viser une « *équité inatteignable*¹¹⁷ » au sein de la population, les participantes préféreraient que le PUM se donne pour principe l'amélioration de la qualité de vie. Cela supposerait au préalable de comprendre les besoins des populations vulnérables et de définir des objectifs et des cibles mieux adaptés à ces populations dans le PUM et les PLUM (Plans locaux d'urbanisme et de mobilité au niveau des arrondissements). Elles proposent donc d'inciter les arrondissements à récolter des données sur le profil socioéconomique de leur population en amont de l'adoption d'un PLUM, à l'aide de l'ADS+¹¹⁸.

¹¹⁴ Aide-mémoire sur les principes d'aménagement sécuritaire de la Ville de Montréal, https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/aide-memoire_principes_amenagement_securitaire_2022_final_v3.pdf.

¹¹⁵ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des femmes - août-septembre 2024, doc. 5.7.12, p. 5-6.

¹¹⁶ Ces principes sont : Agir ensemble; Voir et être visible; Être dans des lieux animés; Savoir où l'on est et où l'on va; Être dans des lieux surveillés et pouvoir obtenir de l'aide; Vivre dans un lieu propre et accueillant.

¹¹⁷ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des femmes - août-septembre 2024, doc. 5.7.12, p. 4.

¹¹⁸ *Ibid.*, p. 7.

7.3 Loger les plus vulnérables

Les participantes ont insisté sur le fait que la cible de logement hors marché proposée au projet de PUM doit être déclinée en fonction des besoins spécifiques des différents groupes vulnérables.

Cette position prend appui sur plusieurs constats. Tout d'abord, la situation des personnes en situation d'itinérance s'est aggravée ces dernières années. Les dénombrements font état de femmes itinérantes plus jeunes et plus âgées qu'il y a 20 ans – certaines vivant dans la rue avec des enfants – alors que les drogues de rue sont plus nocives qu'auparavant. Le démantèlement des campements de personnes en situation d'itinérance « *nuit plus qu'il n'aide cette population*¹¹⁹. »

Ensuite, les femmes qui voudraient trouver un logis au sein d'une maison d'hébergement pour femmes font face à plusieurs difficultés, selon les participantes :

- Les maisons existantes sont pleines, si bien que les communautés doivent parfois prendre les choses en main en créant des maisons clandestines. Au surplus, il arrive régulièrement que des travailleuses sociales doivent héberger chez elles des femmes dans le besoin;
- Selon les règles d'admission actuelles, les femmes sans enfants ne sont pas considérées comme des priorités, même si elles sont battues par leur conjoint;
- Cela étant dit, ce ne sont pas toutes les maisons d'hébergement qui permettent aux enfants de rester avec leur mère. Dans le cas des maisons qui ne le permettent pas, les enfants sont confiés à la protection de la jeunesse (DPJ);
- La plupart des chambres dans les maisons d'hébergement pour femmes ne sont pas accessibles pour les femmes en situation de handicap. Les femmes en situation de handicap sont alors refusées sous prétexte qu'on ne peut pas s'occuper d'elles convenablement¹²⁰.

Autre enjeu signalé, les logements sociaux et abordables sont souvent insalubres et en mauvais état¹²¹, ce qui est « *humiliant et dangereux*¹²² » pour les personnes qui y vivent. Si une personne refuse un logement abordable ou social sous prétexte d'insalubrité ou de délabrement, elle est rayée de la liste d'attente pour un an.

Aux dires des participantes, les coopératives d'habitation offrent des logements abordables de qualité. En revanche, il n'y en a pas suffisamment pour les femmes seules parce que l'on considère que les familles ont

¹¹⁹ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des femmes - août-septembre 2024, doc. 5.7.12, p. 9; Cinq centres de femmes montréalais, doc. 9.14, p. 1.

¹²⁰ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des femmes - août-septembre 2024, doc. 5.7.12, p. 11.

¹²¹ Cinq centres de femmes montréalais, doc. 9.14, p. 2.

¹²² Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des femmes - août-septembre 2024, doc. 5.7.12, p. 10.

des besoins plus prioritaires. Certaines coopératives présentent des enjeux de sécurité pour les résidentes en raison de la proximité d'hommes aux prises avec des problèmes de santé mentale ou de dépendance¹²³.

Ainsi, afin de préserver l'abordabilité et la qualité des logements existants et d'éviter le départ forcé de ménages hors de leur milieu de vie, les intervenantes rencontrées demandent d'inscrire au PUM des cibles de logement hors marché plus spécifiques en précisant dans quels secteurs et pour quelles populations ils seront construits. Elles demandent également de construire davantage de coopératives de logement, y compris pour femmes seulement, et de logements familiaux abordables. Les logements sociaux et abordables devraient être inspectés afin d'en assurer la propreté et la qualité générale.

Considérant la forte différence de prix entre les logements sociaux et abordables, on amène l'idée de créer une catégorie de logement intermédiaire.

Enfin, pour inciter davantage de groupes à pérenniser l'abordabilité de leurs propriétés, on demande à la Ville de diffuser de l'information sur les fiducies d'utilité sociale (FUS).

7.4 Favoriser la mobilité active et collective dans les secteurs en déficit

En réaction à l'orientation inscrite au projet de PUM de repartager équitablement l'espace de la rue, les participantes rencontrées estiment généralement que celui-ci accorde trop de place aux voitures par rapport à la mobilité durable.

Par exemple, indiquent-elles, il arrive fréquemment que des autobus soient pris dans la circulation durant les heures de pointe au même titre que les voitures : « *Cela ne fait aucun sens considérant la quantité de personnes qu'un autobus transporte par rapport à une voiture*¹²⁴. » Elles invitent par conséquent à multiplier le nombre de voies réservées aux autobus, en particulier durant les périodes de pointe.

Au sujet du transport structurant, un constat formulé par plusieurs est que les projets d'infrastructures de transport collectif (ex. : REM, prolongement de la ligne bleue, etc.) prennent une éternité avant de voir le jour, et que pendant ce temps, le réseau existant dépérit, faute d'entretien¹²⁵. Elles invitent donc à bonifier le réseau de transport collectif existant avant d'investir dans de nouveaux projets de transport structurant comme le tramway ou le REM.

Cela étant dit, un groupe mentionne que le tramway aurait un impact positif sur la mobilité des femmes, étant généralement perçu par celles-ci comme « *plus sécuritaire du point de vue du harcèlement de rue et des agressions physiques et/ou sexuelles*¹²⁶. »

¹²³ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des femmes - août-septembre 2024, doc. 5.7.12, p. 9.

¹²⁴ *Ibid.*, p. 13.

¹²⁵ *Ibid.*, p. 14.

¹²⁶ GRAME, doc. 9.122, p. 15.

En outre, le tarif des titres de transport collectif est trop élevé, estime-t-on, particulièrement pour les personnes vivant en dehors de l'île. Pour les participantes, cet enjeu importe d'autant plus qu'il sera difficile de réduire le nombre de voitures dans la ville sans aborder la question du transport depuis les banlieues. Tant qu'ils ne disposeront pas de solutions de rechange à la voiture, affirment-elles, celles et ceux qui y résident généreront un important débit de véhicules privés à Montréal¹²⁷.

Au chapitre des transports actifs, on signale que de nombreuses rues montréalaises sont encore dépourvues de trottoirs et que le partage d'un même espace par les piétons, les cyclistes et les automobilistes est source d'accidents. Le Réseau express vélo, en revanche, constitue un exemple de cohabitation réussie aux yeux des participantes. Il conviendrait donc d'appliquer ce modèle aux quartiers excentrés, où une mauvaise desserte en pistes cyclables rend difficile pour les résidents d'effectuer ses déplacements quotidiens.

7.5 Aller chercher la voix des femmes marginalisées

Tant lors des tables rondes que durant la consultation, plusieurs participantes ont souligné l'importance de consulter les femmes de tous les horizons¹²⁸.

Par exemple, une instance de consultation de femmes souligne l'importance d'envisager la participation publique dans une perspective d'équité. Selon cette instance, cela implique que les voix des femmes marginalisées (immigrantes, racisées, en situation de pauvreté) doivent être entendues : « *les aménagistes doivent inclure ces personnes dès le début des projets pour concevoir et planifier des aménagements réellement adaptés aux besoins et réalités*¹²⁹ ».

Une participante abonde dans le même sens et considère que l'inclusion des femmes immigrantes est essentielle pour bâtir un sentiment d'appartenance pour toute la population. S'exprimant en tant que femme immigrante, elle insiste sur le fait qu'il est important « *qu'on ne parle pas de nous sans nous [...]. On veut construire quelque chose, mais ensemble*¹³⁰ ».

Afin d'atteindre ces objectifs, l'instance de consultation de femmes considère qu'il est important que les modalités de participation citoyenne prennent des formes diverses et adaptées aux populations concernées. Elle recommande à la Ville « *d'utiliser la "Trousse d'outils pour une participation égalitaire et*

¹²⁷ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des femmes - août-septembre 2024, doc. 5.7.12, p. 15.

¹²⁸ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des femmes - août-septembre 2024, doc. 5.7.12, p. 7-8; Transcription de la séance d'audition des opinions du 26 septembre, en après-midi, CARI Saint-Laurent, doc. 4.5.1, p. 39; Conseil des Montréalaises et Table des groupes de femmes de Montréal, doc.9.135, p. 12-13.

¹²⁹ Conseil des Montréalaises et Table des groupes de femmes de Montréal, doc. 9.135, p. 12.

¹³⁰ Transcription de la séance d'audition des opinions du 26 septembre, en après-midi, CARI Saint-Laurent, doc. 4.5.1, p. 39.

inclusive pour toutes les femmes [produite par] MTElles¹³¹», qui présente un ensemble de bonnes pratiques pour une participation efficace et inclusive¹³²».

7.6 Des espaces de rencontres pour les femmes et les familles

7.6.1 Encourager les rencontres interculturelles entre femmes

Lors des tables rondes, de nombreuses femmes ont indiqué que, malgré la diversité montréalaise, la ville manque d'espaces de rencontre interculturels pour les femmes (ex. : centres de femmes¹³³). Pour l'instant, remarquent les participantes, la plupart de ces lieux ont été créés par des organismes communautaires, mais la Ville a accès à davantage de ressources pour créer et gérer ce type de lieu¹³⁴.

Elles recommandent à la Ville de créer des lieux de rencontre interculturels accessibles et accueillants pour les femmes de tous horizons. Ces lieux, disent les participantes, aident à lutter contre l'isolement, en plus de favoriser l'intégration des immigrantes. En outre, poursuivent-elles, ils permettent aux femmes issues de différentes cultures de partager leurs différentes réalités et de se rapprocher les unes des autres¹³⁵.

Toujours en ce qui a trait aux espaces de rencontre pour femmes, des participantes ont mentionné en atelier que les grands ensembles commerciaux périphériques comme les Galeries d'Anjou et la Place Versailles constituent des lieux de socialisation importants pour les femmes racisées parce que leur forte affluence en fait des espaces où elles se sentent en sécurité. Elles ajoutent que puisque ce sont des lieux intérieurs, ils sont pratiques durant les vagues de grandes chaleurs et de grands froids¹³⁶.

Les participantes s'inquiètent donc que la modernisation de l'aménagement de ces espaces prévue dans le projet de PUM¹³⁷ les rende inaccessibles durant de longues périodes. Elles demandent donc à la Ville de garder ces grands ensembles commerciaux ouverts afin d'éviter que certaines femmes se retrouvent isolées¹³⁸.

¹³¹ Concertation Montréal, Trousse d'outils pour une participation égalitaire et inclusive pour toutes les femmes, 2020, <https://concertationmtl.ca/wp-content/uploads/2019/11/MTElles-TrousseOutils.pdf>.

¹³² Conseil des Montréalaises et Table des groupes de femmes de Montréal, doc. 9.135, p. 13.

¹³³ Les centres de femmes sont des centres de jour dans lesquels des femmes de tous les horizons se rencontrent de manière informelle pour parler et s'entraider.

¹³⁴ Conseil des Montréalaises et Table des groupes de femmes de Montréal, doc. 9.135, p. 12.

¹³⁵ *Ibid.*, p. 13.

¹³⁶ Conseil des Montréalaises et Table des groupes de femmes de Montréal, doc. 9.135, p. 12.

¹³⁷ Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 92 et 94.

¹³⁸ Conseil des Montréalaises et Table des groupes de femmes de Montréal, doc.9.135, p. 13.

7.6.2 Des espaces de rencontre familiaux plus nombreux et mieux adaptés

Une instance de consultation de femmes explique que les « *responsabilités familiales [...] restent inégalement réparties*¹³⁹ ». Cela explique pourquoi durant les ateliers de discussions, plusieurs femmes ont affirmé que les espaces de rencontre familiaux, tels que les parcs et les centres d'amusement pour enfants, sont des lieux essentiels pour les femmes¹⁴⁰.

Ces femmes aimeraient d'abord que ces espaces de rencontre familiaux, et plus particulièrement les parcs et les centres d'amusements intérieurs, soient plus nombreux.

Dans le cas des parcs, les intervenantes remarquent que certains secteurs accusent un déficit de parcs. Du fait de leur rareté, les parcs existants sont bondés, ce qui les rend moins attrayants pour les familles. Elles suggèrent donc d'aménager davantage de parcs dans les secteurs en déficit¹⁴¹. Pour ce qui est des centres d'amusement intérieurs, les participantes indiquent qu'ils sont particulièrement utiles durant les journées froides d'hiver. Cependant, expliquent-elles, plusieurs centres privés ont fait faillite durant la pandémie et les quelques-uns qui restent sont dispendieux. Elles recommandent donc à la Ville de se doter de cibles en matière d'espaces d'amusement intérieurs abordables¹⁴².

Ensuite, durant les rencontres, les femmes présentes ont aussi identifié des enjeux d'aménagement qui pourraient être améliorés pour que les parcs deviennent des espaces de rencontre familiaux plus agréables. Les femmes qui accompagnent leurs enfants dans les parcs, disent les intervenantes, doivent parfois passer plusieurs heures au soleil sans ombre, sans eau et sans équipements sanitaires. Il serait donc important, selon les participantes, d'aménager plus d'espaces à l'ombre, de fontaines à boire et de toilettes publiques dans les parcs de la ville¹⁴³.

7.7 Soutenir les organismes communautaires venant en aide aux femmes

Lors des tables rondes, les participantes ont dit être préoccupées par le financement des organismes communautaires offrant des services par et pour les femmes. Elles demandent donc à la Ville d'offrir davantage de soutien financier aux organismes communautaires venant en aide aux femmes¹⁴⁴.

¹³⁹ Conseil des Montréalaises et Table des groupes de femmes de Montréal, doc.9.135, p. 11.

¹⁴⁰ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des femmes – août-septembre 2024, doc. 5.7.12, p. 11-12.

¹⁴¹ *Ibid.*, p. 12.

¹⁴² *Ibid.*, p. 11.

¹⁴³ *Ibid.*, p. 12.

¹⁴⁴ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des femmes – août-septembre 2024, doc. 5.7.12, p. 16.

8. Les enjeux vécus par les Autochtones

Les enjeux vécus par les Autochtones et les pistes de solution présentés ci-dessous sont tirés d'opinions écrites, ainsi que d'une activité de discussion menée avec des membres de plusieurs communautés autochtones avec le concours d'une médiatrice en droit relatif aux Premiers Peuples. Les commentaires recueillis concernent :

- la réconciliation;
- l'itinérance;
- le logement;
- les éléments identitaires et culturels;
- l'inclusion et la gouvernance;
- l'éducation et l'emploi;
- la mobilité.

8.1 Pas de stratégie concrète pour la réconciliation

La Ville reconnaît que l'aménagement du territoire a un rôle décisif à jouer dans le rééquilibrage des récits et des pouvoirs dans le but favoriser la réconciliation avec les Premiers Peuples¹⁴⁵. Dans cette optique, le projet de PUM comprend diverses mesures visant à permettre un dialogue et une collaboration avec les communautés autochtones¹⁴⁶ ainsi qu'à célébrer et mettre en valeur l'apport essentiel des peuples autochtones¹⁴⁷.

¹⁴⁵ Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 1 – La vision, doc. 3.1.1, p. 15.

¹⁴⁶ Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 135, 138 et 158; Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 7 — La mise en œuvre, doc. 3.1.7, p. 51, 67 et 70.

¹⁴⁷ Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 120, 135, 140, 144, 162 et 168-169; Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 7 — La mise en œuvre, doc. 3.1.7, p. 47-48 et 57.

La stratégie de la Ville en matière de réconciliation et d'implication des peuples autochtones est saluée. Cependant, un organisme souligne que « *l'on peut s'interroger sur la portée concrète des intentions formulées dans le cadre d'un tel instrument d'orientation de l'aménagement*¹⁴⁸ ». Un ordre professionnel partage cet avis et écrit qu'« *il est difficile de considérer que ce plan est résolument tourné vers la réconciliation*¹⁴⁹ ». Il remarque que :

« ... les actions prévues semblent dispersées et souvent orientées vers le dialogue ou la prise en compte des spécificités autochtones dans le cadre de mesures générales ne visant pas spécifiquement la réconciliation »¹⁵⁰.

Tout en reconnaissant la complexité des enjeux et le pouvoir d'action limité du palier municipal, l'ordre professionnel est d'avis que le PUM doit prévoir des actions visant concrètement la création d'une nouvelle relation avec les peuples autochtones. Il recommande donc à la Ville d'« *identifier un projet phare en matière de réconciliation avec les peuples autochtones*¹⁵¹ ».

8.2 L'itinérance, un fléau pour les communautés autochtones

Les enjeux touchant à l'itinérance sont de loin ceux ayant suscité le plus de commentaires. Ceux-ci concernent principalement la surreprésentation des Autochtones dans la population en situation d'itinérance, les sous-catégories de la population autochtone les plus à risque, ainsi que le sous-financement des organismes de soutien aux Autochtones en situation d'itinérance.

8.2.1 L'itinérance affecte davantage la population autochtone

D'entrée de jeu, plusieurs personnes signalent que les communautés autochtones sont surreprésentées dans la population en situation d'itinérance. En effet, relèvent-elles, alors que les Autochtones ne représentent que 0,6 % de la population montréalaise, 13 % des personnes en situation sur d'itinérance sur l'île sont autochtones¹⁵². Des personnes autochtones ajoutent que tant que cette situation perdurera, il ne pourra pas y avoir de réconciliation¹⁵³.

¹⁴⁸ Culture Montréal, doc. 8.34, p. 4-5.

¹⁴⁹ Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 14-15.

¹⁵⁰ *Ibid.*, p. 15.

¹⁵¹ *Idem.*

¹⁵² Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des Autochtones — octobre 2024, doc. 5.7.11, p. 3; Table de quartier Peter McGill, doc. 8.51, p. 6. Pour les chiffres, voir OCPM, Consultation publique sur l'itinérance et la cohabitation sociale à Montréal, Ville de Montréal, Document de réflexion, doc. 3.2, p. 7; OCPM, Consultation publique sur l'itinérance et la cohabitation sociale à Montréal, Réseau de la communauté autochtone de Montréal, doc. 4.1, p. 18.

¹⁵³ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des Autochtones — octobre 2024, doc. 5.7.11, p. 3.

Voilà pourquoi durant l'atelier de discussions, de nombreuses personnes participantes ont soutenu qu'il était essentiel de traiter la question de l'itinérance chez les Autochtones comme un enjeu séparé de l'itinérance chez le reste de la population. À leurs yeux, l'ampleur de la problématique dans la population autochtone justifie une telle approche¹⁵⁴.

Des sous-catégories de la population autochtone plus à risque

En atelier, les personnes participantes ont attiré l'attention sur quatre segments de la population plus susceptibles de se retrouver en situation d'itinérance chez les Autochtones, soit les jeunes, les femmes, les personnes âgées et les personnes aux prises avec des problèmes de santé mentale. Premièrement, amorcent-elles, les personnes autochtones sont surreprésentées parmi les jeunes en famille d'accueil. Lorsque ces personnes atteignent la majorité, elles sont laissées à elles-mêmes. Sans ressources pour trouver un logement et un emploi dans une ville qu'elles connaissent peu, plusieurs finissent dans la rue.

Deuxièmement, poursuivent les personnes présentes à l'atelier, les femmes autochtones sont plus à risque d'être victimes des réseaux d'exploitation sexuelle. Lorsqu'elles réussissent à fuir, elles aboutissent souvent à la rue. Troisièmement, enchaînent-elles, la situation sociale et économique précaire des personnes âgées autochtones les rend plus à risque de tomber en situation d'itinérance. Quatrièmement, concluent-elles, chez les personnes autochtones, tout comme dans la population générale, les personnes souffrant de troubles de santé mentale ont beaucoup plus de chances de se retrouver sans domicile¹⁵⁵.

Afin de diminuer les risques que les membres de ses segments de population tombent en situation d'itinérance, les personnes participantes ont offert quelques pistes de solution. D'abord, elles recommandent à la Ville de créer des centres communautaires offrant des services d'accompagnement dans la recherche d'un logement et d'un emploi pour les jeunes Autochtones quittant des familles d'accueil. Ensuite, elles demandent que des logements transitoires soient mis à la disposition des femmes autochtones fuyant l'exploitation sexuelle. Puis, elles invitent la Ville à ouvrir des refuges spécialisés dans la prise en charge des jeunes Autochtones et des personnes âgées autochtones. Finalement, les personnes de l'atelier encouragent la Ville à effectuer des représentations auprès du gouvernement provincial afin d'améliorer les ressources en santé mentale pour les Autochtones¹⁵⁶.

Des organismes de soutien sous-financés

Plusieurs personnes indiquent qu'il n'y a pas suffisamment de refuges pour les Autochtones en situation d'itinérance. Qui plus est, les organismes communautaires gérant les refuges existants, plaident-elles, souffrent de sous-financement, si bien qu'il leur est difficile de subvenir aux besoins de la population

¹⁵⁴ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des Autochtones — octobre 2024, doc. 5.7.11, p. 3.

¹⁵⁵ *Idem*.

¹⁵⁶ *Ibid.*, p. 3-4.

autochtone en situation d'itinérance¹⁵⁷. Un groupe communautaire souligne que le manque de financement a déjà forcé certains organismes à fermer leurs portes. Citant le cas de l'église anglicane St.Peter's, le groupe soutient que ces fermetures ont des répercussions importantes sur le soutien que reçoivent les personnes autochtones en situation d'itinérance¹⁵⁸.

Lors de l'atelier de discussion, les personnes participantes ont insisté sur le fait qu'il était nécessaire d'aider les organismes communautaires venant en aide aux Autochtones en situation d'itinérance à trouver de nouvelles sources de financement. Aussi, elles estiment important que davantage de refuges et de centres de jours soient ouverts pour soutenir les personnes autochtones en situation d'itinérance¹⁵⁹.

8.3 Des logements mieux adaptés aux besoins des communautés autochtones

La Ville constate que, parce qu'elles font face à des conditions socioéconomiques particulièrement inévitables, les communautés autochtones rencontrent beaucoup de difficultés dans leur quête d'un logement décent et abordable. Le projet de PUM entend donc accélérer le développement de logements sociaux avec soutien adapté à la population autochtone¹⁶⁰. Il prévoit également l'élaboration d'une stratégie d'habitation avec et pour les populations autochtones. La stratégie doit contribuer à l'atteinte des objectifs en matière d'habitation pour cette clientèle.

En atelier de discussion, les personnes autochtones ont exprimé de vives préoccupations au sujet du logement. Tout d'abord, elles confirment le constat de la Ville : la crise du logement affecte particulièrement les personnes les plus vulnérables, dont les Autochtones. L'accès à un logement subventionné est devenu difficile et long pour toutes les populations, mais la communauté autochtone, disent-elles, rencontre des difficultés supplémentaires. Tout en saluant les objectifs et cibles du projet de PUM, elles relèvent certains angles morts concernant les réalités vécues par les Autochtones en matière de logement.

Premièrement, les personnes rencontrées indiquent que plusieurs Autochtones arrivent à Montréal après avoir quitté leur communauté pour la première fois. Elles font alors face à de nombreux défis d'adaptation (culturelle, linguistique et économique), ce qui rend l'accès à un logement abordable encore plus difficile¹⁶¹.

Deuxièmement, poursuivent les personnes participantes, les membres de la communauté autochtone ont souvent de grandes familles ainsi que des animaux de compagnie. Or, remarquent-elles, les logements

¹⁵⁷ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des Autochtones — octobre 2024, doc. 5.7.11, p. 3.

¹⁵⁸ Table de concertation du quartier des Grands Jardins, doc. 9.51, p. 15.

¹⁵⁹ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des Autochtones — octobre 2024, doc. 5.7.11, p. 3.

¹⁶⁰ « *Accroître le patrimoine collectif de logements à l'abri de la spéculation* ». Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 — La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 68 et 71; Ville de Montréal, Chapitre 7 — La mise en œuvre, doc. 3.1.7, p. 31.

¹⁶¹ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des Autochtones — octobre 2024, doc. 5.7.11, p. 4.

familiaux abordables se font rares à Montréal et beaucoup de propriétaires n'acceptent pas que des animaux vivent dans leurs logements¹⁶².

Quelques pistes de solution ont été évoquées dans le groupe de discussion. En premier lieu, les personnes participantes croient que les cibles en matière de logements sociaux devraient être ventilées en fonction des catégories de population qui en ont le plus besoin, incluant, bien sûr, les Autochtones, mais aussi, par exemple, les personnes âgées, les personnes en situation de handicap ou encore les personnes racisées¹⁶³. Un regroupement de femmes partage cette opinion, jugeant que cela permettrait « *de s'assurer que [les populations à la croisée des oppressions] soient desservies de manière prioritaire et bénéficient d'un accès équitable à ces projets de logements*¹⁶⁴ ».

En second lieu, les personnes du groupe de discussion proposent à la Ville la construction de logements par et pour les Autochtones. Ces logements, précisent-elles, pourraient être construits et gérés par des entreprises autochtones. En plus de fournir des logements à des Autochtones, poursuivent-elles, cela leur permettrait de vivre à proximité d'autres membres de leurs communautés dans un environnement familier qui intégrerait des symboles culturels associés aux diverses communautés autochtones¹⁶⁵.

8.4 Mettre en valeur les éléments identitaires et culturels autochtones

Les personnes autochtones rencontrées dans le cadre de l'atelier de discussion considèrent que l'espace public porte peu de traces de la présence historique et actuelle autochtone. Pourtant, remarquent-elles, « *des peuples autochtones habitent ce territoire depuis des milliers d'années*¹⁶⁶ ».

Durant l'atelier, des propositions concrètes ont été avancées afin de mettre en valeur des éléments identitaires et culturels autochtones. Celles-ci concernent l'ajout de lieux autochtones dans l'espace public, la promotion du patrimoine immatériel autochtone et la mise en valeur des cultures autochtones par des événements culturels.

¹⁶² Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des Autochtones — octobre 2024, doc. 5.711, p. 4.

¹⁶³ *Ibid.*, p. 4-5.

¹⁶⁴ Conseil des Montréalaises et Table des groupes de femmes de Montréal, doc. 9.135, p. 10.

¹⁶⁵ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des Autochtones — octobre 2024, doc. 5.711, p. 4.

¹⁶⁶ *Ibid.*, p. 5.

8.4.1 Les cultures autochtones dans l'espace public

Les personnes participantes suggèrent à la Ville d'aménager des symboles traditionnels autochtones dans l'espace public. Ceux-ci pourraient être installés sur des terre-pleins, des lampadaires ou encore dans les parcs¹⁶⁷.

Elles aimeraient aussi que la Ville crée des lieux de la vie collective autochtone. Quatre exemples ont été mentionnés : des lieux de cérémonie, des jardins, des équipements sportifs et des centres de services.

Premièrement, selon les personnes ayant participé à l'atelier, des lieux de cérémonie autochtones (maisons longues, tipis et wigwams¹⁶⁸) devraient être aménagés dans les espaces verts de la ville. Elles mentionnent le Jardin des Premières Nations de Montréal au Jardin botanique comme un exemple réussi en la matière. En outre, afin de permettre aux jeunes Autochtones et non-autochtones de mieux connaître les modes de vie traditionnels autochtones, elles suggèrent que ces lieux de cérémonie soient accompagnés de panneaux éducatifs présentant des informations sur les traditions autochtones rattachées à ces lieux¹⁶⁹.

Deuxièmement, les personnes autochtones aimeraient que la Ville aménage des jardins communautaires réservés à la culture des aliments et plantes médicinales traditionnels autochtones. Troisièmement, elles recommandent à la Ville de créer des équipements et centres sportifs gérés par et pour les jeunes autochtones. À leur avis, cela éviterait que les jeunes autochtones sombre dans le désœuvrement et la criminalité¹⁷⁰.

Quatrièmement, les personnes participantes proposent que des centres de services pour Autochtones soient ouverts sur le territoire de la ville. Ces centres de services offriraient divers services d'intervention et de prévention auprès de la population autochtone. Elles citent comme exemple d'un tel centre de services la Minwaashin Lodge d'Ottawa¹⁷¹.

En plus des symboles et des lieux de la vie collective autochtones, les personnes autochtones qui ont pris part au groupe de discussion ont formulé le souhait que Montréal se dote d'un quartier autochtone. « *La population d'origine chinoise a le quartier chinois, soutiennent-elles, la population d'origine italienne a la Petite Italie, la population originaire du Maghreb a le Petit Maghreb, mais les Autochtones n'ont pas de quartier à leur image*¹⁷² ». Ce quartier autochtone proposerait des commerces et services gérés par et pour les Autochtones, le paysage urbain serait parsemé de symboles culturels autochtones et la végétation

¹⁶⁷ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des Autochtones — octobre 2024, doc. 5.7.11, p. 5-6.

¹⁶⁸ Pour en savoir davantage au sujet des maisons longues, tipis et wigwams, voir notamment <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/architecture-histoire-de-larchitecture-premieres-nations>.

¹⁶⁹ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des Autochtones — octobre 2024, doc. 5.7.11, p. 5-6.

¹⁷⁰ *Idem*.

¹⁷¹ *Ibid.*, p. 6.

¹⁷² *Ibid.*, p. 5.

urbaine serait composée de plantes traditionnelles autochtones. Le quartier pourrait également servir de point de repère aux Autochtones nouvellement arrivés à Montréal et qui cherchent de l'aide pour se loger ou trouver un emploi¹⁷³.

8.4.2 Valoriser le patrimoine immatériel autochtone

Selon plusieurs personnes, la valorisation de la culture et de l'identité autochtone doit se faire par la transmission du patrimoine immatériel des cultures autochtones. Trois aspects ont particulièrement retenu l'attention : les langues, l'histoire et le savoir-faire.

Pour ce qui est des langues, dans sa stratégie de réconciliation 2020-2025, la Ville s'engage à « appuyer les projets d'enseignement, de pratique, de rayonnement et de diffusion des langues autochtones à travers la ville¹⁷⁴ ». Les personnes autochtones du groupe de discussion considèrent que cet engagement n'a pas abouti à suffisamment de gestes concrets. Elles remarquent que les langues autochtones demeurent peu présentes dans l'espace de la ville : « On voit et entend beaucoup de langues étrangères comme le mandarin, l'espagnol ou l'arabe, mais peu de langues autochtones comme le mohawk, le montagnais ou l'inuktitut¹⁷⁵ ».

Ces personnes aimeraient que la Ville soutienne davantage les efforts de revitalisation des langues autochtones. En outre, elles voudraient que les langues autochtones occupent plus de place dans l'espace public, notamment sur les panneaux d'affichages et d'information. Il est crucial d'agir rapidement, rappellent-elles, certaines langues autochtones étant déjà en voie d'extinction¹⁷⁶.

En ce qui a trait à l'histoire, le projet de PUM juge important de reconnaître l'apport des communautés autochtones et de leurs récits souvent cachés dans les lignes de l'histoire. Dans cette optique, la Ville compte mettre en valeur l'histoire et la présence autochtone sur le territoire de Montréal, notamment en intégrant dans le paysage urbain des éléments de mise en valeur de découvertes archéologiques soulignant l'histoire autochtone de l'île, en collaboration avec les gouvernements autochtones concernés¹⁷⁷.

Sur cette question, une organisation appuie la démarche de la Ville tout en l'invitant à soutenir davantage « les initiatives qui reconnaissent l'histoire [...] des communautés autochtones dans la mise en valeur des paysages emblématiques de Montréal, notamment les berges, les cours d'eau, le mont Royal et les grands parcs¹⁷⁸ ».

¹⁷³ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des Autochtones — octobre 2024, doc. 5.7.11, p. 6.

¹⁷⁴ Ville de Montréal, Stratégie de réconciliation 2020-2025, 2020, p. 53, https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/strategie_de_reconciliation_2020-2025_vdm_fr.pdf.

¹⁷⁵ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des Autochtones — octobre 2024, doc. 5.7.11, p. 6.

¹⁷⁶ *Idem*.

¹⁷⁷ Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 140 et 144; Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité, Chapitre 7 — La mise en œuvre, doc. 3.1.7, p. 57.

¹⁷⁸ Tourisme Montréal, doc. 9.132, p. 16.

Finalement, sur la question des savoir-faire, le projet de PUM reconnaît que, depuis des millénaires, les communautés autochtones ont préservé la santé des écosystèmes du territoire grâce à leurs connaissances et à leur gestion responsable de l'environnement. La Ville souligne l'importance d'intégrer ces savoirs et principes autochtones dans ses initiatives en matière de préservation et de gestion des écosystèmes. De plus, dans sa stratégie de rehaussement de la biodiversité urbaine, Montréal entend privilégier les espèces végétales indigènes et culturellement significatives pour les peuples autochtones¹⁷⁹.

Selon plusieurs groupes, le projet de PUM devrait également intégrer et favoriser la transmission des savoir-faire autochtones dans des domaines autres que la préservation et la gestion des écosystèmes. Par exemple, ces groupes mentionnent l'importance des traditions culinaires¹⁸⁰, des pratiques culturelles¹⁸¹ et des techniques artisanales¹⁸² autochtones. Pour ce faire, un de ces groupes rappelle que :

« ...les actions pour protéger et perpétuer ce type de patrimoine culturel se situent [...] dans la mise en place et le maintien d'espaces communautaires et de lieux de pratiques pour les communautés, incluant des lieux pour pratiquer et transmettre un savoir-faire artisanal¹⁸³ ».

8.4.3 Organiser des événements célébrant les cultures autochtones

Des personnes participant à l'atelier de discussion estiment qu'il n'y a pas assez d'événements culturels (ex. : festivals, concerts, expositions) célébrant les cultures autochtones. De tels événements permettraient de promouvoir la diversité et la richesse des cultures autochtones¹⁸⁴.

Voilà pourquoi, les personnes participantes aimeraient que la Ville organise davantage d'événements artistiques et culturels mettant en valeur des cultures autochtones¹⁸⁵.

8.5 Favoriser l'inclusion des personnes autochtones

Afin de favoriser l'inclusion des Autochtones dans la société montréalaise, les personnes ayant participé à l'atelier de discussion ont avancé plusieurs suggestions : combattre la discrimination à l'emploi et dans les milieux scolaires, aller vers les Autochtones pour les consulter et offrir des services en anglais et en langues autochtones.

¹⁷⁹ Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 162, 168 et 169.

¹⁸⁰ Conseil du système alimentaire montréalais, doc. 8.59, p. 6-7.

¹⁸¹ Conseil des métiers d'art du Québec, doc. 9.127, p. 6.

¹⁸² Culture Montréal, doc. 8.34, p. 9-10.

¹⁸³ Conseil des métiers d'art du Québec, doc. 9.127, p. 6.

¹⁸⁴ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des Autochtones — octobre 2024, doc. 5.7.11, p. 7.

¹⁸⁵ *Idem.*

8.5.1 Combattre les discriminations à l'emploi et dans les milieux scolaires

Durant l'atelier, des personnes autochtones ont rappelé que le taux de chômage dans la population autochtone est plus élevé que dans la population générale. Cela est dû à deux facteurs, expliquent ces personnes. Premièrement, elles affirment que les Autochtones vivent beaucoup de discrimination à l'embauche en raison de préjugés tenaces selon lesquels elles seraient paresseuses et incompetentes. Deuxièmement, ces personnes autochtones expliquent qu'en raison des abus subis par le passé, beaucoup d'Autochtones ont conservé une méfiance envers les institutions d'éducation¹⁸⁶.

Afin de combattre les préjugés dans le milieu de l'emploi, les personnes rencontrées recommandent à la Ville de développer des mesures qui incitent les entreprises montréalaises à former et engager des Autochtones pour des emplois spécialisés. « *Non seulement cela contribuera-t-il à réduire le taux de chômage chez les Autochtones, disent-elles, mais cela permettra aussi de donner plus de visibilité aux Autochtones en emploi, combattant ainsi les préjugés*¹⁸⁷ ». Par ailleurs, ajoutent-elles, s'il y a plus de personnes autochtones en emploi, ces dernières serviront de modèles aux jeunes autochtones cherchant à intégrer le marché de l'emploi.

Pour tenter d'encourager la scolarisation des Autochtones, les personnes du groupe de discussion demandent à la Ville de faire des représentations auprès du gouvernement provincial afin qu'il s'assure que les institutions d'éducation sont des espaces accueillants, sécuritaires et positifs pour les Autochtones. Elles croient également que des mesures devraient être déployées pour encourager les jeunes Autochtones à accéder à l'éducation professionnelle et postsecondaire. Selon ces personnes, pour convaincre les jeunes, l'accent devrait être mis sur le fait que cette éducation donne accès à des emplois proposant des responsabilités et des salaires plus élevés¹⁸⁸.

8.5.2 Aller vers les communautés autochtones pour les consulter

Le projet de PUM envisage de renforcer et généraliser la mise en place de processus de collaboration avec des partenaires issus de diverses communautés autochtones¹⁸⁹. L'objectif est de favoriser le dialogue avec les partenaires autochtones pendant tout le processus pour développer des approches alimentées par leurs savoirs¹⁹⁰.

Selon un organisme communautaire, malgré ces énoncés d'intentions, « *[on ne] retrouve pas de mesures concrètes derrière les formulations parsemées dans le document [concernant la] consultation des peuples*

¹⁸⁶ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des Autochtones — octobre 2024, doc. 5.7.11, p. 7.

¹⁸⁷ *Idem.*

¹⁸⁸ *Idem.*

¹⁸⁹ Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 138.

¹⁹⁰ Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 7 – La mise en œuvre, doc. 3.1.7, p. 48.

*autochtones*¹⁹¹ ». Dans le même ordre d'idée, des groupes considèrent que les mécanismes de participation citoyenne actuels excluent certaines catégories de personnes, dont les Autochtones. Selon un de ces groupes, « *cette réalité va à l'encontre des objectifs du PUM, qui vise à promouvoir une ville plus inclusive et équitable*¹⁹² ». Un second groupe renchérit, insistant sur le fait que « *la participation publique doit être envisagée sous une perspective d'équité*¹⁹³ ».

Afin de remédier à la situation, ce dernier groupe rappelle qu'il « *est essentiel que les modalités de participation prennent des formes diverses et soient adaptées aux projets et aux populations concernées*¹⁹⁴. » Sur ce point, les personnes autochtones rencontrées lors de l'atelier affirment que, lorsque la Ville veut recueillir l'opinion des Autochtones, il est important d'aller à leur rencontre dans leurs milieux plutôt que de leur demander de se déplacer vers des milieux non-autochtones¹⁹⁵.

8.5.3 Offrir des services en anglais et en langues autochtones

En atelier, certaines personnes ont indiqué qu'il pouvait s'avérer difficile de communiquer avec la Ville et d'obtenir des services puisque la plupart des Autochtones vivant à Montréal ne parlent pas français¹⁹⁶.

Ces personnes recommandent à la Ville d'offrir plus de services en anglais et de proposer certains services en langues autochtones¹⁹⁷.

8.6 Assurer une meilleure desserte en transport collectif des réserves avoisinantes

Lors de l'atelier de discussion, plusieurs personnes ont souligné les déficiences du réseau de transport collectif reliant Montréal aux réserves avoisinantes (Akwesasne, Kahnawà:ke et Kanehsatà:ke). Les trajets sont longs, précisent-elles, et les passages peu fréquents. Or, ces personnes expliquent qu'il s'agit là d'un enjeu crucial puisque plusieurs Autochtones vivant à Montréal sont originaires de ces communautés et le transport collectif vers les réserves leur permet de garder un lien avec leurs proches¹⁹⁸.

Eu égard à l'importance de maintenir le lien avec leur communauté, les personnes du groupe de discussion demandent à la Ville d'améliorer le réseau de transport collectif reliant la métropole aux réserves adjacentes. Selon ces personnes, les trajets doivent être plus directs et les passages plus fréquents¹⁹⁹.

¹⁹¹ Solidarité Saint-Henri, doc. 9:109, p. 16.

¹⁹² La Fédération de l'habitation coopérative du Québec, doc. 9.84, p. 18.

¹⁹³ Conseil des Montréalaises et Table des groupes de femmes de Montréal, doc. 9:135, p. 12.

¹⁹⁴ *Ibid.*, p. 13.

¹⁹⁵ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des Autochtones — octobre 2024, doc. 5.7.11, p. 6.

¹⁹⁶ *Idem.*

¹⁹⁷ *Idem.*

¹⁹⁸ *Ibid.*, p. 7.

¹⁹⁹ *Ibid.*, p. 8.

9. Les enjeux vécus par la communauté LGBTQ+

Les enjeux vécus par la communauté LGBTQ+ et les pistes de solution présentés dans cette section sont issus d'opinions écrites ainsi que d'activités de discussion menées avec des membres de la communauté LGBTQ+. Les commentaires recueillis concernent :

- la discrimination contre les membres de la communauté LGBTQ+;
- la sécurité des personnes travailleuses du sexe;
- le Village;
- les lieux de la vie collective.

9.1 Combattre la discrimination envers les membres de la communauté LGBTQ+

Les personnes ayant participé à l'activité de discussion disent observer, de manière générale, une augmentation de l'homophobie et de la transphobie durant les cinq dernières années. Concrètement, cela se traduit par une augmentation du sentiment d'insécurité, de la discrimination dans la recherche de logement et du profilage basés sur l'orientation sexuelle, l'identité de genre et l'expression du genre (OSIGEG)²⁰⁰.

D'abord, en atelier, plusieurs personnes ont mentionné éprouver un sentiment d'insécurité croissant. Selon ces personnes, cela est particulièrement le cas dans le centre-ville, qu'elles perçoivent comme « *un lieu de stigmatisation*²⁰¹ » en raison de la hausse d'actes homophobes et transphobes.

²⁰⁰ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des personnes LGBTQ+ — juillet 2024, doc. 5.7.15, p. 3.

²⁰¹ *Idem*.

Pour renverser la tendance, elles recommandent à la Ville de lancer une campagne de sensibilisation pour contrer les actes d'homophobie et de transphobie dans l'espace public²⁰².

Ensuite, lors des groupes de discussion, des personnes de la communauté LGBTQ+ ont dit être victimes de discrimination dans la recherche de logement, ce qui les rend plus vulnérables à la crise du logement²⁰³. Une organisation de défense des droits des personnes trans fait le même constat. Celle-ci affirme qu'en raison de la discrimination qu'elles vivent dans la recherche de logement, les personnes LGBTQ+ « *se retrouvent dans des situations dangereuses, insalubres et isolées qui affectent leurs conditions de vie*²⁰⁴ ». Selon les gens de l'atelier, cette situation peut aller jusqu'à l'itinérance. Cependant, rappellent-ils, l'itinérance est moins visible dans la communauté LGBTQ+ parce qu'elle est souvent cachée : les personnes en situation d'itinérance vivent souvent temporairement chez des amis plutôt que dans la rue²⁰⁵.

Afin de venir en aide aux personnes LGBTQ+ victimes de discrimination dans la recherche de logement, les personnes des groupes de discussion aimeraient qu'une aide soit offerte aux membres de la communauté LGBTQ+ qui peinent à se trouver un logement. À leur avis, cela pourrait être fait par le biais d'un organisme communautaire²⁰⁶. Quant à l'organisation de défense des droits des personnes trans, elle recommande à la Ville de « *favoriser les logements hors marché par des entités à mission sociale [...] par et pour les personnes 2ELGBTQI+ marginalisées*²⁰⁷ ».

Finalement, durant les groupes de discussion, de nombreuses personnes ont évoqué que les relations entre la communauté LGBTQ+ et le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) sont tendues²⁰⁸. À ce sujet, une organisation LGBTQ+ soutient que les personnes de la communauté LGBTQ+ sont plus susceptibles d'être victimes d'abus de la part du personnel du SPVM et des constables de la Société de transport de Montréal (STM). Selon cette organisation, cette situation est particulièrement préoccupante dans le système de transport collectif, où la présence accrue des forces de l'ordre inquiète les membres de la communauté LGBTQ+²⁰⁹.

Selon l'organisation, il est essentiel que les personnes LGBTQ+ se sentent en sécurité dans les transports collectifs parce qu'il s'agit d'un service essentiel qu'elles doivent utiliser quotidiennement. Ainsi, elles demandent à la Ville de publier des directives interdisant le profilage basé sur l'OSIGEG par les forces de

²⁰² Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des personnes LGBTQ+ — juillet 2024, doc. 5.7.15, p. 3.

²⁰³ *Idem*.

²⁰⁴ Euphorie dans le genre, doc. 9.139, p. 3.

²⁰⁵ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des personnes LGBTQ+ — juillet 2024, doc. 5.7.15, p. 3.

²⁰⁶ *Idem*.

²⁰⁷ Euphorie dans le genre, doc. 9.139, p. 4-5.

²⁰⁸ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des personnes LGBTQ+ — juillet 2024, doc. 5.7.15, p. 3.

²⁰⁹ Euphorie dans le genre, doc. 9.139, p. 2-3.

l'ordre²¹⁰. Les personnes des ateliers recommandent quant à elles d'offrir une formation sur le profilage basé sur l'OSIGEG au personnel de la STM et du SPVM²¹¹.

9.2 Favoriser l'offre et l'appropriation de lieux de la vie collective

La question de l'offre et de l'appropriation des lieux de la vie pour la communauté LGBTQ+ a suscité plusieurs commentaires. Ceux-ci concernent le Village, les espaces de socialisation et les piscines publiques.

9.2.1 Mettre en valeur et sécuriser le Village

Le Village est le quartier gai de Montréal. Situé dans le secteur Centre-Sud de l'arrondissement de Ville-Marie, il est centré sur la rue Sainte-Catherine entre la rue Berri et l'avenue De Lorimier. Le secteur constitue un point de rencontre important pour la communauté LGBTQ+.

Deux sujets ont retenu l'attention durant les ateliers : le peu de place qu'occupe le Village dans le projet de PUM et la présence croissante de toxicomanes dans le secteur.

Premièrement, les personnes participantes considèrent que l'identité LGBTQ+ du Village n'est pas suffisamment affirmée dans le projet de PUM : « *le quartier ressemble à un quartier comme les autres*²¹² ».

Ces personnes aimeraient que le PUM mette davantage l'accent sur l'identité LGBTQ+ du Village, sa continuité historique ainsi que la place qu'il occupe dans la ville de Montréal. À leurs yeux, cela passe notamment par la mise en valeur et la sauvegarde du patrimoine et de l'histoire du Village²¹³.

Deuxièmement, des personnes participantes ont affirmé que l'abondance de bars et de lieux de pratique sexuelle dans le Village en fait un point de convergence pour les toxicomanes. Selon elles, le comportement imprévisible de cette population accentue le sentiment d'insécurité dans le secteur²¹⁴.

Afin de réduire la population toxicomane du Village, ces personnes proposent de diversifier l'offre commerciale dans le quartier en donnant la priorité aux commerces qui ne sont pas liés à la vente d'alcool ou au travail du sexe²¹⁵.

²¹⁰ Euphorie dans le genre, doc. 9.139, p. 2-3.

²¹¹ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des personnes LGBTQ+ — juillet 2024, doc. 5.7.15, p. 3.

²¹² *Ibid.*, p. 4.

²¹³ *Idem.*

²¹⁴ *Idem.*

²¹⁵ *Idem.*

9.2.2 Aménager davantage d'espaces de socialisation pour la communauté LGBTQ+

En atelier, des personnes participantes ont mentionné qu'il existe peu d'espaces de socialisation réservés aux membres de la communauté LGBTQ+ en dehors du Village²¹⁶. Des organismes partagent d'ailleurs cet avis²¹⁷.

Les personnes ayant participé aux groupes de discussion recommandent à la Ville d'aménager des espaces de socialisation réservés à la communauté LGBTQ+ un peu partout dans la ville. Selon eux, cela permettrait à la communauté de s'implanter pleinement dans toute la ville²¹⁸.

Une organisation propose quant à elle que la Ville établisse « *une cible pour développer des espaces communautaires par et pour les personnes 2ELGBTQI+ marginalisées en concertation avec des organisations et [la collectivité 2ELGBTQI+]*²¹⁹ ». Selon cette organisation, cela permettrait d'offrir à cette population des espaces de rencontre sécuritaires où elle pourrait créer des liens et des réseaux d'entraide.

9.2.3 Des piscines publiques plus inclusives

Les personnes qui ont pris part aux groupes de discussion ont mentionné être mal à l'aise dans les piscines publiques en raison des vestiaires et toilettes genrées. Les enseignes binaires affichées sur les portes de ces locaux les incommode également²²⁰.

Afin de faire des piscines publiques de lieux plus inclusifs, elles suggèrent à la Ville d'y aménager des toilettes non genrées et des vestiaires collectifs avec des cabines dont la porte descend jusqu'au sol²²¹.

²¹⁶ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des personnes LGBTQ+ — juillet 2024, doc. 5.7.15, p. 5.

²¹⁷ AéESG, doc. 9.56, p. 9; Euphorie dans le genre, doc. 9.139, p. 4.

²¹⁸ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des personnes LGBTQ+ — juillet 2024, doc. 5.7.15, p. 5.

²¹⁹ Euphorie dans le genre, doc. 9.139, p. 4-5.

²²⁰ Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des personnes LGBTQ+ — juillet 2024, doc. 5.7.15, p. 5.

²²¹ *Ibid.*, p. 5-6.



Annexe 1

ACTIVITÉS AUPRÈS DES JEUNES

Plus de 130 jeunes âgés de 13 à 29 ans ont pu s'exprimer lors de 10 activités :

- Conseil jeunesse du Sud-Ouest — 25 mai 2024
- Conseils jeunesse de Lachine et LaSalle — 8 juillet 2024
- Conseil jeunesse de Pierrefonds-Roxboro — 17 juillet 2024
- Conseil jeunesse d'Ahuntsic-Cartierville — 9 septembre 2024
- Lab22 – 4 juin 2024
- Scouts du Canada – 22 juin 2024
- Arrondissements de Lachine, LaSalle et Verdun — 8 juillet 2024
- Collège Saint-Louis — 18 septembre 2024
- École Joseph-François-Perrault — 8 octobre 2024
- École secondaire Monseigneur-Richard — 9 octobre 2024

PERSONNES AYANT DES BESOINS SPÉCIFIQUES

Huit populations ciblées différentes ont pu s'exprimer lors de 11 rencontres d'échange :

- **Personnes à mobilité réduite — 2 juillet et 18 septembre 2024**
 - AlterGo
 - DéPhys Sans Limite
 - Ex aequo
- **Personnes ayant une déficience intellectuelle — 3 juillet 2024**
 - Association de Montréal pour la déficience intellectuelle (AMDI)
- **Personnes LGBTQ+ — 4 juillet 2024**
 - L'Alternative
 - Centre communautaire LGBTQ+ de Montréal (CCLGBTQ+)

- Conseil québécois LGBT
- Espace LGBTQ+
- Fierté Montréal
- **Personnes malvoyantes — 5 juillet 2024**
 - Le Bon Pilote
 - DéfPhys Sans Limite
 - Kéroul
- **Personnes malentendantes — 8 juillet 2024**
 - Association du Syndrome de Usher du Québec (ASUQ)
 - Centre québécois pour la déficience auditive (CQDA)
- **Femmes — 30 août, 4 et 9 septembre 2024**
 - Action femmes et handicap (AFH)
 - CARI Saint-Laurent
 - Centre des femmes de Rivière-des-Prairies (CDFRDP)
 - Coalition féministe contre la violence faite aux femmes (CFVF)
 - Conseil des femmes de Montréal
 - Conseil des Montréalaises
 - Halte la Ressource
 - Hoodstock
 - Institut F
 - Mères avec pouvoir
 - Table des groupes de femmes de Montréal
- **Personnes âgées — 18 septembre 2024**
 - Action centre-ville
 - Aînés Saint-Léonard
 - Alternatives Communautaires d’Habitation et d’intervention de Milieu (ACHIM)
 - Carrefour Montrose
 - Centre Contactivité
 - Direction régionale de santé publique de Montréal

- **Autochtones — 24 octobre 2024**
 - Anichinabés (Algonquins)
 - Eeyou (Cris)
 - Inuit
 - Kanien'kehà:ka (Mohawks)
 - Mi'gmaq (Micmacs)
 - Ojibwe
 - Wendats (Hurons-Wendats)

ACTIVITÉS AUPRÈS DES ENFANTS

Concertation Montréal

- Centre de la petite-enfance, arr. de Montréal-Nord – 11 juillet 2024
- Groupe de camp de jour à la Maison d'Haïti, arr. de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension – 17 juillet 2024
- Bibliothèque Marc Favreau, arr. de Rosemont–La Petite-Patrie – 18 juillet 2024
- Bibliothèque du Boisé, arr. de Saint-Laurent – 19 juillet 2024

Metalude

- Bibliothèque de Rivière-des-Prairies, arr. de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles – 15 août 2024
- Bibliothèque de Maisonneuve, arr. de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve – 14 septembre 2024
- Groupe de Centre de la petite-enfance (CPE) à la bibliothèque de Salaberry, arr. de Saint-Laurent – 18 septembre 2024
- Bibliothèque de Pierrefonds, arr. de Pierrefonds-Roxboro – 21 septembre 2024



Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 872-3568



L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), créé en septembre 2002 et inscrit à la Charte de la Ville de Montréal, est un organisme indépendant qui réalise les mandats de consultation publique confiés par le conseil municipal ou le comité exécutif de la Ville de Montréal.

L'OCPM est chargé de recueillir l'opinion des citoyens et des parties prenantes concernées sur divers sujets. Ses commissaires ne sont ni des élus ni des employés municipaux et mènent les débats en toute impartialité.

Une consultation publique de l'OCPM permet la compréhension en profondeur d'un projet et de ses enjeux. Elle donne une voix à la communauté, offre une tribune pour poser des questions et recueille les points de vue afin de préparer des recommandations spécifiques pour la décision publique.

L'OCPM a également le mandat de proposer des règles afin d'assurer la mise en place de mécanismes de consultation crédibles, transparents et efficaces à Montréal.

ocpm.qc.ca

Suivez l'OCPM sur...

