

Projet de Plan d'urbanisme et de (PUM) 2050

Rencontres de préconsultation
Groupes de femmes
30 août, 4 et 9 septembre 2024

I. INTRODUCTION

1.1 Contexte global

Dans le cadre de la consultation publique sur le Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM), l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a organisé une série de groupes de discussion avec des populations cibles. Les objectifs poursuivis étaient :

- recueillir les perceptions globales sur le Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité;
- identifier les forces et les faiblesses perçues;
- identifier les pistes d'amélioration.

D'une durée moyenne de deux heures et à partir d'un guide d'entretien, les groupes de discussion animés par l'OCPM se sont tenus entre le 6 août et le 24 octobre 2024.

1.2 Synthèse — Groupes de femmes

Le présent compte rendu fait état des commentaires recueillis lors des ateliers avec des groupes de femmes qui se sont tenus le 30 août ainsi que les 4 et 9 septembre 2024.

Les 14 femmes qui ont participé aux ateliers représentaient les organismes suivants :

- 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

II. IMPRESSION GÉNÉRALE

Dans l'ensemble, on est d'accord avec les orientations du Projet de PUM. De l'avis des participantes, l'arrimage de l'urbanisme et de la mobilité tombe sous le sens. Aussi, la stratégie de mise en valeur du cadre bâti existant est bien accueillie.

Cela dit, on reconnaît que la mise en œuvre représentera un défi de taille, compte tenu des ambitions du projet. En outre, on peine à trouver la place de l'humain dans les cibles.

Au-delà de cette impression générale, on met en évidence d'autres faiblesses dans la proposition de la Ville, notamment en matière de :

- Sécurité et violence
- Gouvernance et inclusion
- Logement
- Lieux de la vie collective
- Mobilité
- Accessibilité universelle
- Services et commerces de proximité

III. VISION

3.1 Une ville *verte, juste et résiliente*

La vision proposée par le Projet de PUM est la suivante : en 2050, Montréal est une ville *verte, juste et résiliente*.

Avec cette proposition de vision, on comprend d'abord que la ville en 2050 est *verte* parce qu'elle est carboneutre.

On comprend ensuite que la ville est *juste* parce qu'elle est équitable pour tout le monde, incluant les femmes, les personnes âgées et les personnes issues de l'immigration.

Puis, on comprend qu'elle est *résiliente* parce qu'elle peut faire face aux défis (violence, crise économique, crise du logement, etc.).

3.2 Lacunes

Cependant, on souligne que cette vision présente quelques lacunes.

Premièrement, on juge que les mots utilisés dans l'énoncé de vision ne sont que des termes à la mode dénués de sens. On ne sent pas la ville consciente des enjeux que vivent les personnes vulnérables. En d'autres termes, une ville *verte, équitable et résiliente* escamote des réalités montréalaises plus difficiles : Montréal est une ville dangereuse — les crimes haineux visant les femmes subissant plusieurs formes d'oppression sont en augmentation —, malsaine — les services de santé sont de plus en plus difficiles à obtenir — et inabordable.

Deuxièmement, la notion de ville équitable ne tient pas compte de l'intersectionnalité des oppressions. Qui plus est, plutôt que de viser une équité inatteignable, on préférerait qu'il soit question d'amélioration de la qualité de vie.

Troisièmement, le sens du mot « résilience » n'est pas compris : on croit, à tort, que la résilience signifie accepter un problème sans tenter d'y remédier. Le mot « adaptation » serait plus approprié.

IV. FORCES ET FAIBLESSES

4.1 Forces

- On aime l’accent mis sur le transport collectif. Le transport collectif donne plus de liberté aux femmes.
- L’idée de définir des secteurs d’opportunité est bien accueillie parce qu’on aime l’idée de consolider ou transformer certains secteurs en priorité.
- L’Orientation 5 visant à repartager équitablement l’espace de la rue est saluée bien qu’on trouve que les objectifs pourraient aller plus loin.
- L’Orientation 8 visant à accroître la place de la nature et de la biodiversité urbaine est également saluée.

4.2 Faiblesses

4.2.1 Sécurité et violence

Sentiment d’insécurité dans l’espace public

a) Enjeux

- On trouve régulièrement des seringues usagées dans l’espace public. Cela contribue au sentiment d’insécurité qui y règne.
- On craint que les pôles d’emploi dans les zones d’innovation métropolitaines (ZIM) ne soient pas accessibles de manière sécuritaire en transport actif durant la nuit.

Violence faite aux femmes

a) Enjeux

- La violence faite aux femmes et aux populations marginalisées n’est pas mentionnée dans le Projet de PUM et on y accorde peu d’espace. Cela est troublant et inquiétant.
- La violence faite aux femmes est souvent incluse dans les questions de sécurité, alors qu’il s’agit de deux choses différentes. Idem pour la violence raciale.
- Un nombre croissant de femmes vivent des microagressions et des incivilités dans les transports collectifs. Par conséquent, plusieurs utilisent la voiture par souci de sécurité personnelle.
- Un nombre croissant de femmes vivent des microagressions et des incivilités dans les parcs, ce qui les pousse à les éviter et à ne pas y amener leurs enfants.
- Le personnel du service de police n’est pas bien formé pour agir dans les cas de violence faite aux femmes et de violence raciale. Par conséquent, il n’aide pas à

enrayer le problème. Les organismes communautaires œuvrant auprès des femmes et des personnes racisées sont mieux placés pour trouver des solutions.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Mentionner la violence faite aux femmes et aux populations marginalisées dans le PUM et reconnaître qu'elle est transversale, c'est-à-dire qu'elle est présente à plusieurs niveaux (logement, transports, espaces publics, etc.).
- Distinguer les questions de sécurité de celles de la violence faite aux femmes ou des actes racistes. En effet, les solutions à apporter aux violences sont très différentes de celles à apporter aux questions de sécurité. Dans le cas de ces dernières, 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 solutions.
- 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. Mieux subventionner les organismes communautaires.

4.2.2 Gouvernance et inclusion

Discrimination

a) Enjeux

- Le service de police fait preuve de discrimination envers les personnes racisées, notamment à travers le profilage racial et une surveillance disproportionnée des secteurs avec une plus forte concentration de personnes racisées.
- Les femmes racisées ne se sentent pas acceptées dans la société montréalaise.
- Il est plus difficile pour les personnes racisées de se trouver un logement en raison de la discrimination qu'elles subissent de la part de propriétaires.

Équité numérique

a) Enjeux

- 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 avec un accès limité aux TIC, soit environ 12 % de la population, sont désavantagées sur plusieurs plans, notamment la mobilité durable. En effet, la plupart des opérations (réservations, gestion de compte, paiements) liées au vélopartage et à l'autopartage s'effectuent à l'aide d'applications mobiles.

Équité socioéconomique

a) Enjeux

- On a l'impression que les enjeux touchant les femmes, les familles et les populations vulnérables sont absents du Projet de PUM. Par ailleurs, on croit que l'analyse différenciée selon les sexes (ADS+) n'est pas assez présente.
- On sent que les populations vivant dans la précarité sont souvent pointées du doigt lorsqu'on parle de comportements ayant un impact négatif sur l'environnement. Mais souvent, elles ne peuvent adopter des comportements écoresponsables, soit parce qu'elles n'en ont pas les moyens financiers (logement carboneutre, voiture électrique, etc.), soit parce que des obstacles les en empêchent (mauvaise desserte de transport collectif, transport collectif mal adapté pour les femmes enceintes, etc.).
- On perçoit un manque d'équité entre les quartiers. Les personnes habitant les quartiers en déficit se sentent moins incluses dans les politiques de la Ville et, corollairement, sont moins impliquées dans la vie de quartier.
- Il semble que la situation socioéconomique des femmes de Montréal demeure, en moyenne, plus précaire que celle des hommes.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Inciter la Ville et les arrondissements à récolter des données sur le profil socioéconomique de leur population en amont à l'aide de l'ADS+. Cela leur permettra 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.
- Inciter la Ville et les arrondissements à interpréter leurs données à travers la notion de connaissance située. Cela consiste à reconnaître les limites de leur point de vue pour tenter de mettre en lumière les zones d'ombre, soit, dans ce cas-ci, la situation des populations vulnérables.
- Aider financièrement les personnes n'ayant pas les moyens d'adopter des comportements verts.
- Aborder la question du statut socioéconomique des femmes à Montréal.

Participation citoyenne

a) Enjeux

- De façon générale, le pouvoir citoyen n'est pas suffisamment valorisé par la Ville et les arrondissements.
- La Ville doit cesser d'adopter une approche descendante pour définir ses politiques.
- La Ville n'a pas consulté les organismes communautaires œuvrant auprès des communautés culturelles lors de l'élaboration du Projet de PUM. Cela a pour

conséquence d'obscurcir les enjeux différents vécus par les différentes communautés culturelles et par les populations vulnérables.

- Bien qu'on soutienne l'idée de définir des secteurs d'opportunité, la Ville rencontrera une certaine résistance de la part des populations locales si elle ne va pas à leur rencontre pour répondre à leurs préoccupations.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Inciter les arrondissements à mettre sur pied des initiatives de budgets participatifs sur le modèle des Projets participatifs citoyens dans l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie.
- Adopter une approche ascendante pour définir les politiques de la Ville. La population doit être impliquée dans le processus en amont. Pour ce faire, il faut sortir des bureaux et aller parler aux gens dans leurs milieux de vie (parcs, écoles, centres communautaires, etc.) à des heures qui leur conviennent et discuter avec eux pour connaître les enjeux locaux. Il est particulièrement important d'adopter cette stratégie dans les secteurs d'opportunité.
- Adopter l'ADS+ pour s'assurer que tous les groupes de population, incluant les plus vulnérables, sont consultés.
- Maintenir le lien avec la population après la période de consultation. Cela implique, d'abord, de garder la population informée sur les résultats de la consultation et les recommandations qui seront retenues, ensuite, d'afficher publiquement les actions concrètes qui seront posées ainsi que leurs retombées et, finalement, de continuer à consulter régulièrement la population durant la mise en œuvre.
- Collaborer avec les organismes communautaires œuvrant auprès des communautés culturelles lors de l'élaboration de politiques d'envergures telles que le PUM.

4.2.3 Logement

Intensification urbaine

a) Enjeux

- On associe l'intensification urbaine à la prolifération de hautes tours de verre ou de béton. Corollairement, on voit difficilement comment l'intensification peut faciliter la transition écologique.
- Le niveau d'intensification est principalement modulé en fonction de l'accès au transport collectif et non en fonction de l'accès aux commerces et services qu'utilisent les femmes (services de garde, épicerie, bibliothèque, etc.).

b) Propositions et pistes de réflexion

- Ne pas construire de hautes tours de verre ou de béton.
- Moduler l'intensification en fonction de l'accès aux commerces et services qu'utilisent les femmes.

Itinérance

a) Enjeux

- La situation des personnes en situation d’itinérance s’est aggravée ces dernières années : on recense des femmes itinérantes plus jeunes et plus vieilles qu’il y a 15 ou 20 ans, certaines vivent avec des enfants dans la rue et les drogues de rue sont plus nocives aujourd’hui qu’elles ne l’étaient auparavant.
- Les femmes autochtones demeurent surreprésentées chez les personnes en situation d’itinérance.
- Le démantèlement des campements de personnes en situation d’itinérance nuit plus qu’il n’aide cette population.

b) Proposition et piste de réflexion

- Cesser le démantèlement des camps de personnes en situation d’itinérance.

Logement social, abordable et familial

a) Enjeux

- La crise du logement pousse les gens vers les quartiers excentrés et parfois même hors de la ville. De plus, la crise affecte davantage les populations vulnérables (familles, mères monoparentales, personnes âgées, personnes avec limitations fonctionnelles, etc.). Lorsque les personnes vulnérables doivent changer de secteur, elles perdent souvent accès aux services sociaux dont elles bénéficient parce que ceux-ci sont divisés par secteurs. Elles doivent alors se réinscrire sur une liste d’attente pour obtenir ces services.
- La cible de 20 % de logement hors marché dans le projet de PUM est trop vague. Il faudrait spécifier dans quels secteurs et pour quelles populations ces logements seront construits (femmes seules, mères monoparentales, personnes issues de l’immigration récente, personnes en situation de handicap).
- Le Projet de PUM ne présente pas de cibles en matière de logement accessible aux personnes en situation de handicap.
- Les locations à court terme de type Airbnb contribuent fortement à la crise du logement.
- Les coopératives de logement offrent des logements abordables de qualité. Cependant, il n’y en a pas suffisamment pour les femmes seules parce que l’on considère que les familles ont des besoins plus prioritaires. Aussi, certaines coopératives présentent des enjeux de sécurité pour les femmes en raison de la présence d’hommes aux prises avec des problèmes psychologiques ou de dépendances.
- Les fiducies d’utilité sociale (FUS), qui permettent de créer des logements pour les ménages à faible revenu, restent méconnues de la majeure partie de la population.

- Il est difficile de passer d'un logement social à un logement abordable en raison de la forte différence de prix.
- Les logements sociaux et abordables sont souvent insalubres et en mauvais état, ce qui est humiliant et dangereux. Par ailleurs, si une personne refuse un logement abordable ou social sous prétexte qu'il est insalubre ou en mauvais état, elle est rayée de la liste d'attente pour un an.
- Lorsque la Ville augmente les taxes foncières, les propriétaires passent l'augmentation aux locataires en augmentant substantiellement le prix des loyers.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Préserver l'abordabilité et la qualité des logements existants afin d'éviter que les gens soient forcés de changer de secteur.
- Établir des cibles de logement hors marché plus spécifiques en spécifiant dans quels secteurs et pour quelles populations ils seront construits. Accorder la priorité aux populations vulnérables.
- Établir des cibles de logement accessible aux personnes en situation de handicap.
- Mettre en place des normes strictes encadrant les locations à court terme (ex. : les interdire dans certains secteurs, ajouter une taxe supplémentaire pour ce type de location, etc.).
- Construire davantage de logements familiaux abordables.
- Construire davantage de coopératives de logement.
- Construire des coopératives de logements pour femmes seulement.
- Diffuser de l'information sur les FUS et de quelle façon elles peuvent permettre de créer des logements pour les ménages à faible revenu.
- Créer une catégorie de logement transitoire entre le logement social et le logement abordable afin de faciliter la transition vers le logement social.
- Inspecter les logements sociaux et abordables afin d'assurer qu'ils soient propres et maintenus convenablement.
- Limiter les hausses de taxes foncières.

Maisons d'hébergement pour femmes

a) Enjeux

- Il n'y a pas suffisamment de maisons d'hébergement pour femmes. 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.

- Les règles d’admission des maisons d’hébergement pour femmes doivent être revues. Selon les règles actuelles, les femmes qui n’ont pas d’enfants ne sont pas considérées comme des priorités, même si elles sont battues par leur conjoint. Qui plus est, 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 convenablement.
- b) Propositions et pistes de solution
- Faire des représentations auprès du gouvernement provincial afin qu’il alloue des fonds à la construction de maisons d’hébergement pour femmes.
 - Faire des représentations auprès du gouvernement provincial afin que les règles d’admission des maisons d’hébergement pour femmes soient revues afin d’accorder la priorité aux femmes en danger et afin que les femmes avec enfants puissent les garder avec elles dans toutes les maisons.

4.2.4 Lieux de la vie collective

Équipements collectifs

- a) Enjeux
- L’Orientation 6 est louable, mais il n’y a pas suffisamment de diversité dans les cibles. Par exemple, il n’y a pas suffisamment de piscines extérieures, de mobilier de parc pour les enfants (modules de jeux) et de centres d’amusement intérieurs abordables pour divertir les enfants durant l’hiver — plusieurs centres privés ayant fait faillite durant la pandémie et ceux qui restent sont trop chers. Ces lacunes sont particulièrement présentes dans les secteurs excentrés.
 - Il n’y a pas beaucoup d’animation dans les chalets de parc dans les secteurs excentrés.
 - Il n’y a pas suffisamment de toilettes publiques, poubelles publiques, bancs et abribus.
- b) Propositions et pistes de réflexion
- Ajouter des cibles à l’Orientation 6, par exemple, en matière de piscines extérieures, de mobilier de parc pour les enfants et de centres d’amusement intérieurs abordables.
 - Organiser davantage d’animations dans les chalets de parc dans les secteurs en déficit.
 - Installer davantage de toilettes publiques, poubelles publiques, bancs et abribus.

Espaces verts et bleus

a) Enjeux

- Les parcs sont des lieux essentiels pour les femmes avec enfants. Cependant, il y en a trop peu dans certains secteurs, si bien qu'ils sont souvent bondés.
- Depuis la pandémie, les ruelles vertes sont devenues des lieux de rencontre importants. Or, il n'y en a pas suffisamment dans certains secteurs.
- Il n'y a pas suffisamment de promenades sur le bord de l'eau.
- Le mobilier des parcs est presque toujours en métal gris. Non seulement cela ne rend pas les parcs attrayants d'un point de vue esthétique, mais, l'été, la surface des modules de jeux devient trop chaude pour que les enfants puissent les utiliser.
- Il n'y a pas suffisamment de zones ombragées et de points d'eau dans les parcs. Cela est inconfortable pour les femmes qui accompagnent leurs enfants au parc parce qu'elles doivent alors passer plusieurs heures au soleil sans eau et sans protection.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Aménager davantage de parcs, de ruelles vertes et de promenade sur le bord de l'eau dans les secteurs en déficit.
- Ajouter de la couleur sur le mobilier des parcs et construire des modules de jeux avec des matériaux qui n'absorbent pas la chaleur.
- Aménager davantage de zones ombragées et de points d'eau dans les parcs.

Lieux de rencontres publics

a) Enjeux

- Il n'y a pas suffisamment de lieux de rencontre interculturels pour femmes (centres pour femme, centres de sororité, etc.). Ce sont des lieux de socialisation et d'intégration qui aident à lutter contre l'isolement. En outre, ces lieux permettent aux femmes issues de différentes cultures de partager leurs différentes réalités et de se rapprocher les unes des autres. Pour l'instant, la plupart de ces lieux ont été créés par des organismes communautaires, mais la Ville a plus de ressources pour créer et gérer ce type de lieu.
- Les centres commerciaux 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 sécuritaires pour ces femmes. De surcroît, puisque ce sont des lieux intérieurs, ils sont idéals durant les canicules et l'hiver. Il est essentiel de maintenir les centres commerciaux existants.
- Les lieux de rencontre sont généralement très genrés dans les communautés culturelles. Il est important que la Ville et les arrondissements en tiennent compte lorsqu'ils aménagent des lieux de rencontre.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Créer des lieux de rencontre interculturels pour femmes et s’assurer qu’ils sont accessibles pour toutes les femmes incluant les femmes en situation de handicap.
- Maintenir les centres commerciaux existants.
- Utiliser l’ADS+ dans la planification de lieux de rencontre afin qu’ils soient mieux adaptés aux différents groupes de population.

4.2.5 Mobilité

Repartage équitable de l’espace de la rue

a) Enjeux

- La présence de piste cyclable n’aboutit pas toujours à un partage de la route harmonieux. Souvent, cyclistes et automobilistes continuent à se disputer l’espace de la rue.
- Les voies où cohabitent plusieurs modes de transport (ex. : cyclistes et piétons dans les parcs ou sur les rues piétonnes, ruelles, etc.) sont source d’accidents.
- Il n’y a pas suffisamment de voies réservées aux autobus. Par exemple, 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.
- Les voitures occupent encore trop d’espace par rapport au transport actif et aux infrastructures vertes dans le projet de PUM.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Aménager les pistes cyclables de manière à permettre une cohabitation harmonieuse entre cyclistes et automobiliste. Le REV est un bon exemple d’une cohabitation réussie.
- Aménager davantage de feux pour vélo afin de favoriser la cohabitation entre personnes piétonnes, cyclistes et automobilistes.
- Ne pas mélanger les modes de transport sur une même voie. Par exemple, on pourrait limiter l’utilisation des ruelles aux vélos comme à Barcelone.
- Aménager davantage de voies réservées pour les autobus, particulièrement durant les heures de pointe.
- Augmenter le pourcentage de l’emprise publique des rues consacrée au transport actif et aux infrastructures vertes au-delà de 30 %.

Transport actif

a) Enjeux

- Certains secteurs, particulièrement les quartiers excentrés comme Rivière-des-Prairies, sont mal desservis en pistes cyclables. Il est donc difficile de se rendre au travail à vélo dans ces secteurs. De plus, cela contribue à isoler ces secteurs du reste de la ville.
- Les pistes cyclables ne sont pas déneigées assez rapidement après les tempêtes de neige.
- Le comportement imprudent d'une partie des cyclistes pousse plusieurs femmes, notamment celles qui se déplacent avec des enfants, à les éviter par crainte d'avoir un accident. Par exemple, des cyclistes roulent trop vite et d'autres ne s'arrêtent pas aux panneaux d'arrêt obligatoire.
- Certains segments de rue ne possèdent pas de trottoirs, ce qui les rend dangereux pour les personnes qui se déplacent à pied.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Aménager davantage de pistes cyclables dans les quartiers excentrés.
- Déneiger les pistes cyclables plus rapidement après les tempêtes de neige.
- Aménager des trottoirs sur tous les segments de rue.

Transport collectif

a) Enjeux

- Certains secteurs, particulièrement les quartiers excentrés, sont mal desservis par le transport collectif, soit parce que les lignes d'autobus et stations de métro sont trop éloignées, soit parce que la fréquence de passages des autobus est insuffisante. Il est donc difficile de se rendre au travail en transport collectif dans ces secteurs. De plus, cela contribue à isoler ces secteurs du reste de la ville.
- Les projets pour de nouvelles infrastructures de transport collectif (ex. : REM, prolongement de la ligne bleue, etc.) prennent une éternité avant de voir le jour. Pendant ce temps, le réseau existant dépérit, faute d'entretien.
- Le tarif des titres de transport collectif est trop élevé, particulièrement pour les personnes vivant en dehors de l'île.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Améliorer la desserte en transport collectif des secteurs en déficit, particulièrement dans les quartiers excentrés, en aménageant davantage de lignes d'autobus, en augmentant la fréquence de passage des lignes existantes et en engageant plus de personnel.

- Bonifier le réseau de transport collectif existant avant d’investir dans de nouveaux projets de transport structurant comme le tramway ou le REM.
- Réduire le tarif des titres de transport collectif.

Transport motorisé

a) Enjeux

- Les voitures électriques demeurent nocives pour l’environnement, notamment à cause des batteries qu’elles utilisent.
- Il sera difficile de réduire le nombre de voitures dans la ville sans aborder la question des personnes qui habitent dans les banlieues. Tant qu’elles ne disposeront pas de solutions de rechange à la voiture, elles apporteront un débit de voiture important dans la ville.

4.2.6 Accessibilité universelle

a) Enjeux

- Dans le Projet de PUM, la question de l’accessibilité est surtout discutée sur le plan de l’abordabilité ou de distance. Il est peu question des enjeux d’accessibilité universelle.
- Il n’y a pas de représentations visuelles de femmes en situation de handicap dans le Projet de PUM. Cela contribue à invisibiliser les enjeux qu’elles vivent.
- Les personnes en situation de handicap se sentent exclues des aménagements de mobilité durable (rues piétonnes, pistes cyclables, stations de métro, etc.) parce qu’elles ne leur sont pas accessibles. Par exemple, les arrêts d’autobus situés le long des pistes cyclables ne sont pas accessibles aux personnes avec limitations fonctionnelles en raison de l’absence de bateaux de trottoir. Autre exemple, plusieurs stations de métro ne sont pas accessibles parce qu’elles ne possèdent pas d’ascenseur.
- Certains aménagements urbains sont des obstacles pour les personnes en situation de handicap parce qu’ils n’ont pas été conçus en tenant compte de l’accessibilité universelle. Pourtant, l’accessibilité universelle bénéficie à tout le monde, pas seulement aux personnes en situation de handicap.
- On craint que le développement des secteurs d’opportunité se fasse sans tenir compte de l’accessibilité universelle.
- Certains trottoirs ne sont pas déneigés assez rapidement après les tempêtes de neige, ce qui limite l’accès aux femmes avec des poussettes.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Ajouter des représentations visuelles de femmes en situation de handicap dans le PUM.

- S’assurer que les aménagements de mobilité durable sont planifiés de manière à être accessibles aux personnes en situation de handicap.
- Des objectifs et cibles en matière d’accessibilité universelle (ex. : pourcentage d’intersections avec signaux sonores, pourcentage de stations de métro avec ascenseurs, etc.) doivent être définis en amont des projets, et ce, particulièrement dans les secteurs d’opportunité.
- Engager des personnes en situation de handicap au Service d’urbanisme de la Ville afin de voir à l’accessibilité universelle des nouveaux aménagements urbains.

4.2.7 Services et commerces de proximité

a) Enjeux

- La Ville de Montréal donne très peu de financement aux organismes communautaires. Par conséquent, beaucoup d’organismes réussissent difficilement à garder la tête hors de l’eau.
- Il n’y a pas suffisamment de services et de commerces de proximité dans certains secteurs, notamment les quartiers excentrés.
- Cela est particulièrement problématique dans le cas des commerces d’alimentation. La ville présente plusieurs déserts alimentaires, c’est-à-dire des secteurs qui procurent un faible accès à des commerces d’alimentation saine et abordable. Dans ces secteurs, il arrive souvent que des dépanneurs s’improvisent épiceries en proposant des aliments de mauvaise qualité à prix fort.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Offrir davantage de soutien financier aux organismes communautaires.
- Miser sur les immeubles vides pour pallier le manque de services et commerces de proximité. Agir en priorité dans les déserts alimentaires.
- Permettre aux services et commerces de proximité de s’installer dans les parcs et sur les berges afin d’augmenter l’offre. Agir en priorité dans les déserts alimentaires.