

Compte rendu de l'atelier thématique 2 :
Aménager la ville pour les familles
tenu le 5 novembre 2007, de 19 h 00 à 22 h 30,
au Centre Saint-Pierre, salle 1205,
1212, rue Panet, Montréal

La commission :

M^{me} Jocelyne Beaudet, présidente
M^{me} Judy Gold, commissaire
M. Weber Laurent, commissaire
M^{me} Stéphanie Espach, secrétaire
M^{me} Hélène Bilodeau, analyste
M^{me} Louise Roy, présidente de l'atelier

Pour la Ville de Montréal :

M. Pierre Bélec, conseiller spécial du directeur général, Affaires corporatives
M. Jean Dominique, chargé de mission, Affaires corporatives
M^{me} Isabelle Morin, conseillère en aménagement, Direction des transports
M. Marc Bélanger, Société de transport de Montréal (STM)
M. Robert Paré, chef de division, Mise en valeur du territoire et du patrimoine
M. François Leblanc, Service de la police (SPVM)

Groupe-témoin :

M^{me} Marie-Claude Lortie, journaliste et chroniqueuse, La Presse
M^{me} Diane-Gabrielle Tremblay, professeure-chercheure, Télé-université,
Université du Québec à Montréal
M. Mario Régis, directeur général, Centre 1,2,3 GO !
M. Mike Parente, directeur général, Société de développement commercial,
Plaza Saint-Hubert
M^{me} Réjeanne Laroche, directrice, Direction de la santé publique, CSSS de la
Montagne, CLSC Côte-des-neiges
M^{me} Denise Babin, adjointe à la pdg, responsable des relations
gouvernementales, Vélo Québec
M^{me} Claude d'Anjou, directrice, Centre de gestion des déplacements de Côte-
des-neiges

Étaient également présents dans la salle des représentants de divers services de la ville et des arrondissements et plus d'une vingtaine de personnes à titre individuel ou représentant de groupes ou organismes.

-
1. Après un mot de bienvenue, la présidente de la commission, M^{me} Jocelyne Beaudet, présente M^{me} Louise Roy, présidente de l'OCPM, qui

animera l'atelier « Aménager la ville pour les familles ». Mme Roy débute en exposant les objectifs de l'atelier et son déroulement. Elle invite d'abord les représentants de la Ville à prendre la parole.

2. M. Pierre Bélec fait une présentation sur le plan d'action et la démarche de la Ville. Le plan s'inscrit en complémentarité avec d'autres politiques et stratégies de la Ville, par exemple, en transport, en habitation, en culture et en environnement. Par cette consultation, la Ville veut s'assurer qu'elle vise les bons enjeux et inciter ses partenaires à s'impliquer.
3. M. Robert Paré définit les « noyaux villageois ». Ce sont des milieux vivants de la ville ; ils sont propices aux familles. Ils se caractérisent par la présence de commerces et par leur fonction de communication avec la population locale, laquelle y tisse des liens de voisinage et développe un sentiment d'appartenance.

Les noyaux possèdent trois attributs : leurs constituantes sont à distance de marche, ils sont fréquentés au moins 300 fois par année par le voisinage et on y trouve une mixité de groupes d'âge et de conditions économiques. Ils se sont développés à partir d'une rue commerçante, avec des services de proximité. Leurs abords sont densément peuplés.

4. Mme Isabelle Morin souligne que la vision développée dans le Plan de transport, actuellement en consultation, se retrouve au cœur du Plan d'action famille. Elle décrit le réseau de transport de Montréal, qui est complexe et très utilisé.

Montréal est une ville très sécuritaire sur le plan de la circulation, malgré certaines perceptions. La Ville fait beaucoup à ce sujet : augmentation de la présence policière (133 policiers dédiés à la sécurité des piétons), interdiction du virage à droite au feu rouge, installation progressive de feux piétons à décompte numérique, mesures d'apaisement de la circulation (dos d'âne, réduction de la largeur des voies, marquage, etc.), sécurisation aux abords des écoles et des parcs, etc.

La Ville veut réduire de 40 % le nombre d'accidents de la route d'ici dix ans. Pour atteindre cet objectif, quatre types d'actions sont préconisés :

- a) Créer des « quartiers verts », où la signalisation et l'aménagement des rues favorisent la marche, le vélo et le transport en commun.
- b) Au niveau de la circulation, sécuriser 50 intersections chaque année, réduire la vitesse de 50 km/h à 40 km/h dans les rues locales et faire modifier le Code de la sécurité routière du Québec.
- c) Changer les comportements en augmentant la présence policière et en réalisant des campagnes de sensibilisation au respect du Code.

- d) Mettre en place le Bureau de la sécurité des déplacements qui produira des diagnostics et proposera des programmes et projets.

En particulier, la Ville s'attachera à encadrer la mise en œuvre locale de la Charte du piéton et à doubler, d'ici sept ans, le réseau cyclable.

5. M. François Leblanc présente quelques chiffres démontrant que Montréal est une ville sécuritaire. Le Service de police priorise le respect du Code de sécurité routière par les piétons, souvent responsables des accidents les impliquant et le respect, par les automobilistes, des limites de vitesse, de la signalisation aux intersections et des voies réservées. Plusieurs campagnes annuelles de sensibilisation sont prévues.

Il informe qu'un agent de quartier responsable des problèmes de circulation dans chaque poste de police peut évaluer les situations signalées et procéder à des analyses en impliquant les citoyens.

Pour le volet enfants et famille, la priorité est mise sur le respect des limites de vitesse en zone scolaire et zone de parc. Le SPVM révisé aussi chaque année les « rues corridors » — les parcours que les enfants sont incités à utiliser pour se rendre à l'école de façon sécuritaire —, et les traverses d'écoliers où sont postés des brigadiers scolaires. Diverses campagnes de sensibilisation sont prévues ainsi que la détermination de cibles pour des besoins spécifiques. M. Leblanc fait remarquer que, pour sensibiliser les enfants, il faut au préalable avoir éduqué les parents.

6. M. Marc Bélanger présente globalement le réseau de transport en commun. Il rappelle que le transport est gratuit pour les enfants de cinq ans et moins et que le tarif est réduit pour les 6 à 11 ans, pour les écoliers de 12 à 18 ans et pour les étudiants de 18 à 25 ans résidant à Montréal.

Plusieurs initiatives visent les enfants : des dessertes scolaires, des navettes pour les camps de jour l'été et lors de la tenue d'événements familiaux ; le projet « Réchaud-Bus », animé par des retraités de la STM, qui fournit une cantine mobile pour écoliers. Par ailleurs, il cite le service « Entre deux arrêts », qui contribue à la sécurité des femmes en soirée.

Dans les zones moins densément peuplées de l'Île, la STM ne peut offrir la même fréquence de services à cause des coûts. Montréal est par contre la seule ville au Québec à offrir un service de nuit sur l'Île.

La STM vise à rendre le réseau accessible aux personnes en fauteuil roulant ; notamment, cinq stations de métro seront aménagées. Un plan d'accessibilité pour les poussettes ouvertes dans les autobus est à l'étude. Un projet pilote d'intégration de supports à vélos sur les autobus sera réalisé.

Sur le plan de la sécurité, le système de caméras de surveillance dans le métro sera modernisé et étendu ; un projet pilote sera aussi réalisé dans les autobus. Et sur le plan de la rapidité du service, les voies réservées seront augmentées (de 45,5 km à 240 km) et des mesures préférentielles pour autobus aux feux de circulation seront implantés.

7. Mme Roy remercie les représentants de la Ville ; elle présente les membres du groupe-témoin et les invite à faire une courte présentation.

8. Mme Marie-Claude Lortie estime qu'il est possible pour une famille d'habiter à Montréal. Elle croit que, selon leur personnalité, certains individus ne s'adaptent tout simplement pas à la ville ou la banlieue. Cependant, l'expérience de Montréal au quotidien peut être éprouvante :
 - a) La taxe de bienvenue qui accueille les familles ayant fait le choix de Montréal, sans compter le niveau des taxes municipales et scolaires.
 - b) Quand on déménage dans un autre quartier, on ne peut y voter avant six mois, même si on résidait ailleurs à Montréal.
 - c) Beaucoup de rues résidentielles reçoivent le débordement du trafic de rues passantes, avec des voitures qui roulent trop vite. Or, quand on se plaint à la Ville, on ne reçoit pas de réponse ou une réponse insatisfaisante. Pourtant, ce serait simple d'installer des dos d'âne.
 - d) Il n'y a pas d'autobus scolaire parce que l'école est considérée comme dans la ville. Il n'y a pas de brigadier à certaines rues très passantes.
 - e) Les parcs de Montréal ne sont en général pas à la hauteur en termes de propreté et de qualité d'aménagement. Ils ne sont pas toujours conçus en fonction des besoins des familles. Il y a un entretien limité la fin de semaine (parc Girouard), de sorte qu'on peut, par exemple, y retrouver des tessons de bouteilles le dimanche matin.
 - f) Les piscines extérieures ont une saison d'ouverture trop courte.
 - g) Appeler à la Ville est frustrant ; ça ne règle pas les problèmes et on développe un sentiment d'impuissance, de n'avoir aucun contrôle sur son environnement.
 - h) Une poussette dans le métro, avec tous les escaliers, est infaisable.

9. Mme Diane-Gabrielle Tremblay estime que, pour les parents, habiter Montréal plutôt que la banlieue peut pallier leur manque de temps chronique et favoriser la conciliation travail-famille.

De plus, elle considère que la vie en ville est un facteur d'égalité des chances pour les enfants, quels que soient les revenus des parents. En effet, en banlieue une voiture est nécessaire pour conduire les enfants à une foule d'activités alors qu'en ville le transport en commun et la

proximité des services donne un accès égal à tous. De même, les femmes à la maison et les immigrants y sont moins isolés et ont de meilleures possibilités de développement ou d'intégration.

Montréal présente des atouts par rapport à ailleurs en Amérique du Nord sur le plan de la famille, dont le réseau peu coûteux des centres de petite enfance. Mais les services sont peu intégrés ici ; par exemple, l'école finit tôt alors que les parents sont toujours au travail. Elle cite les « bureaux des temps » créés par plusieurs villes en Europe, lesquels travaillent à coordonner les horaires des garderies, des écoles, des activités offertes par la ville telles les piscines, gymnases, etc., pour faciliter la vie des parents. De plus la garde en milieu scolaire est peu développée ici.

D'après certaines études, par ailleurs, les pères se sentiraient peu à l'aise et plus ou moins bienvenus dans certains services ou activités impliquant leurs enfants à l'école, à l'hôpital, à la Ville. On leur ferait sentir que c'est la compétence de la mère. Elle suggère d'y faire attention.

Enfin, puisque la Ville se dote d'un Plan d'action famille, elle lui recommande d'agir en tant qu'employeur exemplaire en formant ses cadres et superviseurs aux problématiques de la conciliation travail-famille et en s'assurant que soit offert un environnement propice aux employés qui sont des parents, par exemple, en faisant la promotion et le suivi d'application des congés parentaux. Le télétravail peut être une autre forme de soutien aux familles tout en suscitant moins de déplacements.

10. M. Mario Régis évoque les nombreuses embûches rencontrées par les parents qui prennent l'autobus avec une poussette.

Par ailleurs, les horaires, la fréquence et les trajets des autobus dans les quartiers de l'Île à plus faible densité décourage les utilisateurs et incite à l'achat d'une automobile. En particulier, les trajets mènent surtout au centre-ville et desservent peu les quartiers eux-mêmes. Pour les adolescents qui voyagent en dehors des heures des adultes, c'est particulièrement difficile. De plus, ça peut coûter moins cher à une famille de voyager en automobile : il n'y a pas de tarification famille.

Il estime que le choix du lieu de vie ne dépend pas uniquement du coût de l'habitation parce que la vie en ville et en banlieue peut se ressembler, selon les secteurs. Il faut que se développe une culture famille, un réflexe collectif d'aménager les services, les commerces, les lieux publics en fonction des besoins et contraintes des familles : pas de tourniquets, des tables à langer, etc. Dans Rivière-des-Prairies, les intervenants auraient visité les parcs avec des parents pour établir les priorités d'aménagement.

11. M. Mike Parente remarque qu'il y a un retour à la fréquentation des commerces de proximité. Les gens aiment socialiser dans leur quartier, être reconnus des commerçants. Les rues commerçantes doivent présenter une gamme de services pour attirer les familles et doivent, de plus, être propres et sécuritaires. Les graffitis insécurisent les clients et doivent être aussitôt effacés, en collaboration avec la Ville.

Il faut encourager la marche et le vélo. Par contre, les cyclistes qui ne respectent pas les règlements de sécurité routière sont une source de problèmes. Aussi, l'amoncellement de vélos stationnés devant les commerces devient problématique sur certaines artères. Enfin, les associations de commerçants jouent un rôle important de promotion et d'animation qui rendent l'expérience de magasinage agréable et favorisent les relations de voisinage du quartier.

12. Mme Réjeanne Laroche informe que la Direction de la santé publique veut créer des ponts (des « corridors de services ») entre les divers services de santé tels les hôpitaux, les CLSC et les cabinets privés. Des ponts sont aussi recherchés avec les organismes communautaires offrant des services sociaux, avec les services municipaux et avec tous les intervenants susceptibles de contribuer, par leur concertation, à améliorer la santé et les conditions de vie des citoyens.

Une foule de petits gestes concrets peuvent faire une différence, pour peu qu'on arrive à établir des liens et à briser les silos.

13. Mme Denise Babin décrit les avantages de l'activité « Mon école à pied, à vélo ! », qui résulte d'un travail avec les écoles impliquées, avec les parents, les enfants et les services environnants. Autrefois, les enfants allaient par eux-mêmes à l'école alors qu'aujourd'hui, les parents les conduisent en automobile, augmentant la congestion et diminuant les bienfaits de l'exercice physique. En identifiant des parcours sécuritaires et en incitant les enfants à la marche ou au vélo, on pose un geste écologique où tout le monde gagne.

14. Mme d'Anjou signale que, malgré un système de transport en commun très développé, tous les lieux d'emplois ne sont pas desservis, notamment dans l'Est de l'Île. De plus, le système n'est pas adapté aux besoins des travailleurs avec des horaires atypiques. Aux problèmes d'accès avec une poussette viendront s'ajouter l'accès des personnes âgées se déplaçant avec une marchette.

L'aménagement intérieur et extérieur des stations de métro ainsi que les accès sont à améliorer, tel que prévu d'ailleurs dans le Plan de transport. Les entreprises sont craintives à promouvoir la marche et le vélo à cause

des problèmes de sécurité des piétons et des cyclistes. Les centres commerciaux ne sont pas facilement accessibles à ces derniers.

15. Durant les périodes de question, les principaux sujets qui ont été abordés dans l'atelier sont les suivants :

a) **La sécurité dans les rues résidentielles :**

- Les mesures d'apaisement de la circulation (dos d'âne, rétrécissement des voies, etc.) sont plus efficaces selon la littérature scientifique.
- Les mesures d'apaisement installées à la pièce, suite aux plaintes.
- Il est inutile de seulement diminuer la limite de vitesse si tout conditionne l'automobiliste à aller vite. Il faut agir sur l'environnement urbain notamment par une bonne signalisation, une synchronisation des feux, des mesures d'apaisement, etc.
- Pour les mesures d'apaisement, s'inspirer d'études à Barcelone où des architectes et des ingénieurs ont travaillé sur les proportions d'espaces à accorder aux différents modes de transport.
- Donner la priorité aux piétons, par exemple, dans les ruelles.
- Étant donné les meilleurs taux de survie lors d'une collision lorsque la vitesse est réduite, envisager des limites de vitesse de 30 km dans les rues résidentielles pour protéger les piétons, adultes et enfants.

b) **Les transports :**

- Les cyclistes, surtout ceux de fraîche date, ne connaissent pas les règlements de circulation ou ne s'y conforment pas et représentent un danger pour les autres et pour eux-mêmes.
- Les automobilistes ne sont pas encore habitués à la présence de plus en plus importante de cyclistes et ça entraîne des accidents, dont l'ouverture de portière sans avoir vérifié si un cycliste venait.
- Besoin de campagnes d'éducation et de civisme pour les automobilistes comme pour les cyclistes, enfants et adultes.
- S'inspirer des taxis londoniens dans lesquels on peut entrer avec une poussette ouverte.

c) **Les activités commerciales et le commerce de proximité :**

- Les campagnes de promotion menées en concertation avec les commerçants et les divers acteurs d'un quartier peuvent favoriser les déplacements à pied et à vélo et dynamiser l'achat local.
- Les stationnements des grandes surfaces peuvent nuire aux petits commerçants en favorisant le magasinage hors du quartier. Par contre, les centres commerciaux et les commerces de proximité ne répondent pas nécessairement aux mêmes besoins.

d) **La promotion de Montréal :**

- La possibilité de faire ses courses à pied et en vélo est un des avantages de la ville sur la banlieue et la campagne.
 - Les grandes institutions culturelles, telle la Bibliothèque nationale, ainsi que les marchés publics, sont des attraits à mettre en valeur.
 - Montréal devrait faire de la publicité, au même titre que certaines villes de banlieue annoncent dans les hebdomadaires locaux des arrondissements.
- e) **La gestion municipale**
- Le discours de la Ville sur ses atouts ne peut masquer le fait qu'il y a exode des jeunes familles à revenus moyens vers les banlieues.
 - Les arrondissements et la ville-centre se renvoient souvent la balle pour le traitement des plaintes.
 - Défi d'harmoniser les mesures, qui diffèrent beaucoup selon les arrondissements.
- f) **Le patrimoine des quartiers :**
- Exemple d'incohérence entre la ville-centre et l'arrondissement : la clôture retirée alors qu'elle rendait sécuritaire le parc Morgan, qu'elle venait d'être restaurée et que c'était un atout patrimonial du quartier.
 - Des éléments architecturaux se perdent dans les vieux quartiers faute d'intérêt ou de protection.
- g) **Les services de santé**
- Améliorer l'accès aux services de santé et leur intégration peut contribuer à retenir les jeunes familles en ville.
 - L'insalubrité des logements est un problème de santé caché.
- h) **Le financement et la taxation**
- Les taxes des Montréalais vont à Québec et à Ottawa alors que le réseau artériel utilisé par la moitié de la population du Québec est ici.
 - Étaler le paiement de la taxe de bienvenue.
- i) **Divers**
- Débordements de circulation dans le quartier et pollution appréhendés par la voie rapide projetée pour la rue Notre-Dame Est.

16. Mme Roy remercie l'ensemble des participants ; elle rappelle la suite des travaux de la commission et lève la séance.

Les transcriptions sténographiques des échanges tenus pendant les ateliers thématiques sont disponibles dans le site internet de l'Office de consultation publique de Montréal : www.ocpm.qc.ca.