

**Mémoire du Centre 1,2,3 GO! sur  
le Cadre de référence famille. Montréal, ville avec enfants;  
le Plan collectif d'action famille 2008-2009.  
Montréal, ville avec enfants.**

---

**Présenté à  
l'Office de consultation publique de Montréal**

**Le 28 novembre 2007**



# Table des matières

<b>Introduction .....</b>	<b>3</b>
<b>Montréal, ville avec enfants... Possible parce qu'engagement des parents .....</b>	<b>4</b>
<b>Circulation et transport .....</b>	<b>6</b>
<b>Ouverture aux idées nouvelles. ....</b>	<b>7</b>
<b>Les attitudes. ....</b>	<b>8</b>
<b>Les services.     Les circuits et les horaires. ....</b>	<b>9</b>
<b>L'équipement.     La réglementation. ....</b>	<b>11</b>
<b>La tarification. ....</b>	<b>13</b>
<b>Habitation et sécurité publique.....</b>	<b>14</b>
<b>Conclusion .....</b>	<b>16</b>
<b>Bibliographie .....</b>	<b>18</b>
<b>Webographie .....</b>	<b>19</b>

## Introduction

*Aujourd'hui, plus que jamais dans l'histoire de l'humanité, avoir des enfants est un choix.<sup>1</sup>*

**Philippe Van Parijs**

Lorsque la mairesse de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, madame Marie-Andrée Beaudoin, a annoncé la consultation publique sur *Montréal, ville avec enfants*, le Centre 1,2,3 GO! a immédiatement su qu'il prendrait part aux travaux. Sa mission, qui est de *promouvoir et soutenir la mobilisation des communautés autour du développement des enfants et des jeunes, tout en favorisant l'innovation sociale et le transfert des connaissances en ces matières<sup>2</sup>*, lui dictait de le faire.

D'une part, parce qu'il importait au Centre de faire valoir à l'Administration municipale que les parents comptent parmi ses premiers alliés pour faire de Montréal une ville avec familles, une ville avec enfants.

D'autre part, parce que le dossier *Circulation et transports* du *Plan collectif d'action famille 2008-2009<sup>3</sup>* donnait au Centre l'occasion de présenter une seconde fois, dans son mémoire sur le *Plan de transport 2007*, ses recommandations sur l'accessibilité des transports collectifs aux jeunes familles.

De plus, les liens privilégiés qu'entretiennent les Initiatives et le Centre 1,2,3 GO! avec des parents montréalais, ont incité le Centre à faire connaître les commentaires de ces derniers sur les dossiers *Habitation* et *Sécurité publique*. Les citoyens qui font le choix d'avoir des enfants, veulent loger adéquatement leur famille, et ce dans un environnement qui soit sécuritaire et de qualité.

Montréal, elle, fait le choix d'être une ville avec enfants. Le Centre et les Initiatives 1,2,3 GO! saluent cette décision qui en est une garante d'avenir.

---

<sup>1</sup> VAN PARIJS, Philippe, *Qu'est-ce qu'une politique familiale équitable?* Familles et politique familiale, Secrétariat d'État à la Famille, Bruxelles, p.1.

<sup>2</sup> Centre 1,2,3 GO!, *Rapport d'activité 2006-2007 et rétrospective depuis les débuts du projet*, Montréal, 2007, p. 2

<sup>3</sup> Ville de Montréal, *Plan collectif d'action famille 2008-2009. Montréal, ville avec enfants*, Montréal, 2007.

## Montréal, ville avec enfants... Possible parce qu'engagement des parents

Au quotidien, le Centre et les Initiatives 1,2,3 GO! ont le privilège de travailler avec des hommes et des femmes qui ont décidé de fonder des familles.

Ce sont des parents engagés, dont les familles se modulent sous plusieurs formes (Ville de Montréal, 2007a, p. 8). Beaucoup d'entre eux habitent Montréal, une ville qu'ils trouvent stimulante. Ils apprécient le fait que leur progéniture aura la possibilité de poursuivre des études dans des institutions montréalaises réputées, et que, des festivals extraordinaires, tels *Petits bonheurs*, ouvrent l'esprit de leurs bambins.

Bref, le Centre 1,2,3 GO! a la chance de côtoyer des parents intéressants.

À l'instar du *Cadre de référence famille Montréal, ville de familles*, nous croyons que les familles font battre le cœur de nos communautés<sup>4</sup>. Et nous avons la certitude que les parents sont la pierre d'assise de ces familles.

Plusieurs arrondissements identifient, dans leur plan d'action famille, des mesures que des Initiatives 1,2,3 GO! ont expérimentées à la suite de la proposition, et avec la participation active des parents.

À titre d'exemple, mentionnons que dans son dossier *Accessibilité aux transports collectifs aux jeunes familles*, le Centre 1,2,3 GO! s'inspire des démarches faites par des parents de la Rive-Sud qui ont obtenu l'adoption du programme Bébé-Bus par le Réseau de transport de Longueuil. Le projet s'est d'ailleurs valu le *Prix Action municipale et famille 2006* (Centre 1,2,3 GO!, 2007, p. 14) attribué par le *Carrefour action municipale et famille*.

La Ville de Montréal songe à créer un label « familles » à apposer au projet en faveur de ces dernières, alors que depuis plusieurs mois déjà, des parents de Rivière-des-Prairies accordent la norme et le label ISO-Famille 1,2,3 GO! RDP aux commerçants et institutions du quartier qui ont choisi d'adapter leur environnement aux réalités des familles (Centre 1,2,3 GO!, 2007, p. 23).

L'aménagement de parcs est-il un cheval de bataille? Toujours à Rivière-des-Prairies, et maintenant à Pointe-de-l'Île, des parents ont visité les parcs de leur secteur. Une liste de recommandations a été remise à l'arrondissement qui, après avoir majoré l'enveloppe budgétaire destinée à l'aménagement des parcs, s'en est inspirée pour prioriser les travaux à faire (Centre 1,2,3 GO!, 2007, p. 23).

Les voitures roulent-elles à des vitesses excessives dans les rues tranquilles d'un quartier? « *Nous avons décidé de prendre les choses en main nous-mêmes!* », a confié une maman invitée comme panéliste à la séance *Aménager la ville pour les*

---

<sup>4</sup> Ville de Montréal, *Cadre de référence famille. Montréal, ville avec enfants*, Montréal, 2007.

*familles*.<sup>5</sup> Avec détails, elle a raconté comment se sont mobilisés les parents de son voisinage afin de dissuader les automobilistes de conduire dangereusement.<sup>6</sup>

La Ville de Montréal a fait connaître son intention de revoir la gouvernance et précise qu'elle ne peut pas et ne compte pas réaliser seule sa vision<sup>7</sup>. L'Administration municipale doit considérer les parents au nombre de ses alliés de première ligne pour faire de Montréal, une ville de familles, une ville avec enfants. Elle doit aussi tenir compte des organismes à l'expertise reconnue qui œuvrent déjà, de manière fort compétente, sur des thématiques abordées dans le *Plan collectif d'action famille* et le *Cadre de référence famille*. Ce sont de solides partenaires de la société civile à qui l'on peut confier les premiers rôles (Ville de Montréal, 2007b, p. 17).

---

<sup>5</sup> Office de consultation publique de Montréal, *Consultation publique sur Montréal, ville avec enfants*, séance *Aménager une ville pour les familles*, 5 novembre 2007.

<sup>6</sup> *Au pays, la croissance démographique des dernières années s'est faite majoritairement en banlieue, une situation qui a grandement nui à l'environnement en raison d'un manque d'encadrement de la part des élus... ... L'Utilisation du territoire et le transport sont planifiés en fonction des véhicules. Cela a donné lieu à des rues plus larges, à des vitesses de circulation plus élevées, à des débits de circulation accrus et à des espaces de stationnement plus vastes, qui ensemble, ont eu une incidence négative sur la bicyclette, la marche et le recours aux transports en commun, de même que sur la santé des gens.* CARDINAL, François, *Banlieue et auto vont toujours de pair*, La Presse, édition du 5 novembre 2007.

<sup>7</sup> Ville de Montréal, *Réinventer Montréal, Plan de transport 2007. Document de consultation*, Montréal 2007, p.18.

## Circulation et transport

En août dernier, le Centre 1,2,3 GO! présentait et déposait son mémoire sur le *Plan de transport 2007* à la *Commission sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif*. Son propos portait sur l'accessibilité, souvent difficile, aux transports collectifs pour les parents qui voyagent avec des petits et des poussettes. Les mêmes contraintes étaient constatées par les responsables de centres de la petite enfance qui se déplacent en autobus et en métro avec un groupe de bambins.

Persuadé que la Société de transport de Montréal (STM) et les autorités organisatrices de transport collectif sont attentives aux diverses réalités de la population qu'elles desservent<sup>8,9</sup>, le Centre 1,2,3 GO! formulait des recommandations concernant six aspects :

1. les attitudes  
(celles des chauffeurs, celles des parents et celles de l'ensemble des passagers);
2. les services  
(Le programme *Bébé-Bus* développé par le consortium des partenaires de l'Initiative 1,2,3 GO! Longueuil, est un projet des plus inspirants);
3. la réglementation  
(Le Centre 1,2,3 GO! compte solliciter un avis de la Société d'assurance automobile du Québec autorisant les parents à monter à bord des autobus avec leurs tout-petits laissés assis dans les poussettes);
4. les équipements  
(Le lobby exercé depuis plus de 20 ans par les groupes représentant les personnes ayant des limitations physiques fait office d'école quant à l'adaptation des équipements. Le point de vue des parents devrait aussi être considéré pour assurer l'accessibilité universelle);
5. les circuits et les horaires  
(Les familles souhaitent que des circuits d'autobus empruntent des trajets de proximité qui leur permettent d'accéder aux commerces et aux services de leur propre quartier, selon des horaires adéquats);
6. la tarification  
(L'instauration d'un titre de transport familial permettrait aux ménages montréalais de réduire leurs frais de déplacement, un incitatif important pour augmenter l'affluence dans les transports collectifs).

---

<sup>8</sup> Société de transport de Montréal, *Code d'éthique*. Montréal, p.4.

<sup>9</sup> Société de transport de Montréal, *Information à la clientèle, Fondation les petits trésors de l'Hôpital Rivière-des-Prairies*, Montréal, 2007, [http://www.stm.info/info/fond\\_petitstrésors.htm](http://www.stm.info/info/fond_petitstrésors.htm) .

## Circulation et transport

### Ouverture aux idées nouvelles.

Lors des séances organisées par l'Office de consultation publique de Montréal en octobre dernier, des représentants de l'Administration municipale ont affirmé vouloir écouter les idées nouvelles proposées par les citoyens et les organismes du territoire. De récents développements laissent croire au Centre 1,2,3 GO! que les recommandations présentées à la *Commission sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif* ont été écoutées avec attention.

En effet, alors que le *Plan de transport 2007* n'avait pas abordé la question des parents qui se déplacent en transports collectifs avec des enfants et des tout-petits assis dans des poussettes, le *Plan collectif d'action famille 2008-2009* en fait état (Ville de Montréal, 2007a, p. 18).

Cette préoccupation de la Ville a fait en sorte qu'une séance *Aménager la ville pour les familles* a prévu un volet « transport », et le Centre 1,2,3 GO!, invité à titre d'organisme-panéliste, a pu communiquer quelques-unes des solutions qu'ont identifiées des parents qui avaient pris part à des groupes de discussion organisés dans le cadre d'une étude sur l'accessibilité des transports collectifs pour les jeunes familles.

Enfin, la STM a annoncé qu'elle travaillait sur une expérience-pilote en ce qui concerne les poussettes dans les autobus à plancher bas. Intéressés par les démarches de la société de transport, le Centre et les parents d'Initiatives 1,2,3 GO! ont offert leur apport et une première rencontre de travail a permis à la STM et à 1,2,3 GO! d'identifier les collaborations concrètes qui résulteront de ce partenariat.

L'Administration municipale a effectivement été attentive aux idées nouvelles...

## Circulation et transport

### Les attitudes

Alors que le Centre 1,2,3 GO! prônait la cohabitation harmonieuse entre les parents, les passagers et les chauffeurs, la STM confirmait lancer bientôt une campagne de sensibilisation à cet effet. Ces campagnes, espérons-le, arriveront à modifier certains comportements et à changer les perceptions que les chauffeurs et les usagers pourraient avoir face aux familles utilisatrices des transports en commun. Le Centre, qui applaudit et encourage cette opération de marketing social, a offert de mettre son expertise à contribution afin d'élaborer des messages :

- sur le plein droit des familles et des enfants à utiliser les transports en commun avec une poussette;
- sur le civisme dont chacun doit faire preuve à l'égard des passagères enceintes, des parents portant de jeunes enfants ou des parents qui doivent monter la poussette dans les autobus et dans les escaliers des stations de métro.

Ces messages, adressés aux Montréalais, seront fondés sur des valeurs de collaboration, de solidarité, de civisme et d'appartenance comme le propose le *Plan collectif d'action famille* (Ville de Montréal, 2007a, p. 7).

Enfin, des parents engagés dans des Initiatives 1,2,3 GO! ont émis l'idée d'un guide du parent utilisateur des transports collectifs que le Centre produira dès 2008. Mis au courant du projet, la STM a accepté de contribuer à la conception de ce guide.

## Circulation et transport

### Les services.

### Les circuits et les horaires.

Le Centre 1,2,3 GO!, dans son mémoire sur le *Plan de transport 2007*, rapportait que plusieurs familles questionnaient la cohérence entre les trajets et les horaires des autobus parcourant leur secteur, par rapport à leurs activités domestiques et les établissements de services de leur quartier. Dans certains arrondissements, des familles utilisatrices des transports collectifs déplorent les trajets qui desservent mal les facilités du quartier. « *Le temps consacré au transport a pour incidence d'étirer le nombre d'heures qu'il faut mettre à nous acquitter des responsabilités courantes (épicerie, pharmacie, CLSC, service de garde, etc.)* », ont-elles raconté<sup>10</sup>.

La réalité dépeinte par ces parents rencontrés lors de groupes de discussion, diffère du concept de *noyau villageois* expliqué dans le *Plan collectif action famille* et prôné à quelques reprises lors de la séance *Aménager une ville pour les familles* (Office de la consultation publique de Montréal, 5 novembre 2007). Si les *noyaux villageois* existent dans les quartiers situés au centre de Montréal, les parents établis dans la partie Est de l'île confient qu'ils ne reconnaissent pas la description de leur environnement dans *ces petits noyaux d'anciens villages qui répondent aux besoins de la vie quotidienne*. Bien que les commodités de leur quartier soient relativement proches, s'y rendre nécessite souvent un long trajet en autobus, les circuits actuels ne privilégiant pas toujours les parcours de proximité.

Des adolescents, rencontrés lors de groupes de discussion tenues dans le cadre du projet Béluga (Centre 1,2,3 GO!, 2007a, p. 18) qui regroupe des jeunes de Rivière-des-Prairies, parlent eux aussi des lacunes du transport en commun dans leur secteur. Obligés de planifier leurs sorties selon des trajets conçus en fonction des heures de pointe (des heures d'adultes), ils n'ont pas la liberté de se déplacer à travers la ville, comme l'affirme le *Cadre de référence famille*. Ils déplorent également ne pouvoir rentrer à la maison que tard en fin de soirée, le quartier étant desservi par des autobus qui roulent selon des horaires peu fréquents (Ville de Montréal, 2007a, p. 5 et p. 7), et ce au plus grand plus mécontentement des parents.

Par ailleurs, en août dernier, le Centre 1,2,3 GO! soulignait que sa recommandation de réaménager les horaires et les circuits d'autobus qui desservent les quartiers était similaire à celle de la demande d'augmenter les services d'autobus sur les axes nord-sud inscrite dans la *Déclaration citoyenne des femmes de Rivière-des-Prairies* et remise en 2005 au maire de Montréal (Centre 1,2,3 GO! 2007b, p. 19).

---

<sup>10</sup> Centre 1,2,3 GO!, *Mémoire du Centre 1,2,3 GO! sur le Plan de transport 2007 de la Ville de Montréal*, Montréal, 2007, p.18.

Cet automne, la mairesse d'arrondissement, Lyn Thériault, inscrivait au *Plan d'action famille 2008-2010* adopté dans Mercier Hochelaga-Maisonneuve, *que les circuits d'autobus offerts soient adaptés aux nouveaux besoins des citoyens*<sup>11</sup>.

Enfin, de nombreux citoyens invoquant une multitude de raisons, signalent que la Ville doit se doter de plans de gestion des déplacements qui desservent la vie interne des arrondissements de façon harmonieuse et sensée et qui soient équitablement répartis entre les quartiers (Ville de Montréal, 2007a, p. 10).

---

<sup>11</sup> Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, *Un plan pour maintenir, attirer et fidéliser les familles*, Arrondissement.com, [http://www.arrondissement.com/mercier\\_hochelaga\\_maisonneuve](http://www.arrondissement.com/mercier_hochelaga_maisonneuve)

## Circulation et transport

### L'équipement. La réglementation.

Le mémoire du Centre 1,2,3 GO! reprenait l'analyse faite par des parents qui, au-delà des doléances, proposaient des solutions destinées à faciliter les déplacements des familles utilisatrices des transports collectifs. Certaines de leurs recommandations supposaient que les sociétés de transport adaptent leurs infrastructures et leurs équipements aux réalités des familles.

C'est avec plaisir que le Centre a lu dans le *Plan collectif action famille* (Ville de Montréal, 2007a, p. 18) que la Ville entend améliorer l'aménagement des stations de métro et des autobus pour recevoir les personnes avec poussettes (en position ouverte), et ce en accord avec le *Plan d'accessibilité universelle de la STM*.

C'est avec beaucoup de satisfaction que nous avons appris que la STM travaillait à une expérience-pilote concernant les poussettes dans les autobus à plancher bas (Ville de Montréal, 2007a, p. 18). Encore une fois, le Centre et les parents membres d'Initiatives 1,2,3 GO! offrent leur contribution à la conception et à l'évaluation du projet.

Par ailleurs, lors de la séance *Aménager la ville pour les familles*, un représentant de l'Administration municipale apprenait aux citoyens que la Ville procéderait à l'achat d'autobus articulés en 2009 et que le remplacement du matériel roulant était prévu pour 2012 (Office de consultation publique de Montréal, 5 novembre 2007). Mentionnons qu'il y a 20 ans, des groupes représentant des personnes vivant avec un handicap rappelaient la nécessité d'inclure des dispositifs pour faciliter l'accessibilité. « *Il en coûte moins cher de les prévoir avant la construction que de les ajouter par la suite* », invoquaient-ils<sup>12</sup>. Cette logique motive le Centre 1,2,3 GO! à recommander à la STM de tenir compte de l'ergonomie et de l'espace réservé aux familles lors du renouvellement de ses équipements.

Dans son mémoire, le Centre 1,2,3 GO! émettait l'opinion qu'il fallait modifier la réglementation entourant les poussettes dans les autobus. « *À l'instar des principales sociétés de transport qui desservent le Grand Montréal, la STM n'a aucune règle spécifique concernant les poussettes. L'absence de réglementation claire laisse libre place à l'interprétation, et les écarts sont grands entre les façons de faire d'un chauffeur à l'autre.* », mentionnons-nous.

Depuis le dépôt du mémoire, le Centre 1,2,3 GO! a déployé son plan d'action élaboré de concert avec les parents des Initiatives 1,2,3 GO! Des contacts ont été établis avec de précieux collaborateurs qui aident le Centre et les Initiatives à bien cibler les démarches de représentations qui doivent être faites, afin que les familles

---

<sup>12</sup> (Kéroul, *Pour une société de qualité, Mémoire présenté par Kéroul à la Commission des affaires sociales sur le projet de loi 155, Loi modifiant la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées et d'autres dispositions légales*, Montréal, 2003.

puissent davantage apprécier leurs déplacements avec les réseaux de transport en commun. Au nombre des actions posées auprès de ministères et d'organismes, citons une première rencontre avec la Société de transport de Montréal, un avis sur les dispositions les plus sécuritaires demandé à *Transport Québec* (réglementation et aménagement), une présentation inscrite à l'agenda de l'*Association des transporteurs urbains du Québec*, et des collaborations à venir avec l'organisme *Colloque sur le transport des personnes à mobilité réduite*.

Enfin, le Centre qui recommandait la conception d'un nouveau pictogramme indiquant une priorité aux jeunes enfants, constatait avec satisfaction l'apposition d'un pictogramme affichant une maman et un landau à l'intérieur de la station Beaudry. Placé à côté du tapis roulant, le pictogramme explique comment l'utiliser de manière sécuritaire.

## Circulation et transport

### La tarification.

Pour plus d'accessibilité aux transports collectifs, le mémoire du Centre 1,2,3 GO! proposait l'instauration d'un titre de transport « famille », à l'exemple de la carte « Famille nombreuse »<sup>13</sup> offerte par la Société nationale des chemins de fer français (SNCF). Cette carte accorde aux familles françaises qui comptent plusieurs membres des réductions substantielles pour les déplacements en train.

Le Centre 1,2,3 GO! informait qu'il avait été démontré que le transport en commun avait permis aux ménages montréalais d'épargner considérablement en frais de déplacement – de l'ordre de 600 M\$ en 2003 (Centre 1,2,3 GO!, 2007b, p.20). Quant au crédit d'impôt instauré par le gouvernement fédéral au budget 2006 pour le coût des laissez-passer de transport collectif<sup>14</sup>, il s'est avéré être une mesure fiscale avantageuse ayant aussi bien permis d'économiser de l'argent que de protéger l'environnement.

L'accès aux services municipaux préoccupent aussi les citoyens de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Aussi, le *Plan d'action famille 2008-2010* adopté par cet arrondissement, mentionne qu'il faut maintenir et favoriser la mise en place d'une politique de prix selon le nombre d'enfants, pour la culture, les sports et les loisirs (Arrondissement de Mercier – Hochelaga-Maisonneuve, 2007). Dans sa Politique québécoise du transport collectif, le Gouvernement du Québec, affirmait que « *Le financement nécessaire aux améliorations apportées devra être réparti de façon équitable et les usagers, dont les familles, devront assumer leur juste part des coûts* »<sup>15</sup>. Le Centre 1,2,3, GO! prétend que la *logique Mercier-Hochelaga-Maisonneuve* s'applique aussi aux services de transports collectifs.

---

<sup>13</sup> Dossier Familial, *Réductions. Les avantages de la carte « Famille nombreuse »*, [http://www.dossierfamilial.com/html/rub\\_art\\_9\\_946.html](http://www.dossierfamilial.com/html/rub_art_9_946.html)

<sup>14</sup> Gouvernement du Canada, *Crédit d'impôt pour laissez-passer de transport en commun*. Ottawa, 2007, <http://www.laissez-passer.ca/>

<sup>15</sup> Ministère des Transports, *Le transport des personnes au Québec : pour offrir de meilleurs choix aux citoyens. La politique de transport collectif*, Gouvernement du Québec, 2006, p. XV.

## Habitation et sécurité publique

Les Initiatives 1,2,3 GO! ont amené le Centre à développer une expertise en matière d'accessibilité aux transports collectifs pour les jeunes familles. Ce qui n'empêche pas le Centre de constater que les enjeux liés au logement sont nombreux pour les jeunes familles.

Se loger à Montréal est onéreux. Le coût élevé des loyers et des maisons pèse lourd dans le budget des familles, surtout dans le budget des parents moins bien nantis. Cette situation compte au nombre des critères que doivent considérer les jeunes familles lorsqu'elles songent à l'acquisition d'une propriété. Une jeune maman, présidente de l'Initiative Pointe de l'Île, expliquait lors de la première séance de consultation publique sur le *Plan collectif d'action famille*, que malgré son plaisir d'habiter la ville, la réalité imposait à sa famille d'opter pour l'achat d'une résidence en banlieue plutôt qu'à Montréal.

Afin de **cibler, retenir et fidéliser** les jeunes de 25 à 34 ans tentés de quitter le « 514 » pour élever leur famille dans le « 450 » (Ville de Montréal, 2007a, p. 3), le *Plan collectif d'action famille* identifie deux enjeux (Ville de Montréal, 2007a, p. 12) : l'accès à la propriété pour les jeunes familles et le maintien en bon état du parc résidentiel. Nous ne pouvons que confirmer qu'il s'agit là de deux enjeux de grande importance. Mais nous attirons l'attention sur le fait que Montréal possède parmi ses actifs, des organisations compétentes en matière de logement. L'Administration municipale y gagne à travailler en partenariat avec ces organismes qui détiennent pour sûr des éléments de réponses aux questions que soulève le dossier prioritaire qu'est l'habitation.

Le Centre 1,2,3 GO!, pour sa part, recommande aussi que le *Programme de communication famille* que déploiera la Ville, inclue une campagne sociétale destinée à contrer la discrimination que subissent quelquefois les familles. Se loger adéquatement sous un toit qui soit abordable, de qualité et suffisamment spacieux pour accueillir des enfants, est un droit reconnu. Malheureusement, les enfants sont parfois perçus comme des éléments perturbateurs et non comme cette fameuse relève *jeune, instruite et fière de s'identifier à Montréal*. Cette vision positive des enfants véhiculée par la Ville devrait déteindre sur les propriétaires et les autres résidents qui affichent de la méfiance à voisiner une famille, percevant les enfants comme des éléments perturbateurs.

Montréal est une ville sécuritaire (Ville de Montréal, 2007a, p. 20); le Centre 1,2,3 GO! est d'accord.

Cependant les plans de sécurisation déployés aux alentours des écoles et des parcs devraient aussi être appliqués aux abords des services de garde et des centres de la petite enfance (CPE). Le Centre encourage les autorités compétentes à donner suite aux demandes de parents qui souhaiteraient voir la vitesse de circulation permise réduite aux abords des CPE.

Le Centre recommande également aux organismes communautaires responsables du *Programme montréalais de soutien à l'action citoyenne en sécurité urbaine*, d'accentuer leur présence auprès des enfants qui fréquentent les CPE et les écoles montréalaises.

Enfin, le Centre recommande que la Ville et le Service de police de la ville de Montréal (SPVM) sensibilisent les médias, qui, à force de traitement sensationnel de la nouvelle, génèrent parfois un sentiment d'insécurité qui n'a pas lieu d'être. Les médias et les journalistes doivent se responsabiliser et trouver le juste ton pour informer la population.

## Conclusion

En août dernier, le Centre 1,2,3 GO! présentait les recommandations faites par des parents lors de groupes de discussion portant sur le thème de l'accessibilité aux transports collectifs pour les jeunes familles. Ces recommandations portaient sur six aspects : les attitudes, les services, la réglementation, les circuits et les horaires, l'équipement et la tarification. Les idées nouvelles exposées ont trouvé bonne écoute. Depuis le dépôt d'un premier mémoire à la *Commission sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport*, des liens ont été établis avec des partenaires, dont la Société de transport de Montréal.

Fort et motivé par les résultats obtenus, le Centre 1,2,3 GO! récidive en prenant part à la consultation publique sur le *Plan collectif d'action famille. Montréal, ville avec enfants*.

*« Les politiques familiales ne sont pas seulement des allocations, des crèches et des écoles. Ce sont aussi un aménagement du territoire, un urbanisme, des transports publics, des règles de circulation « enfants admis ». Ce sont des rues résidentielles fournissant avant tout un espace où les enfants puissent jouer le plus sûrement possible, plutôt qu'un passage que les voitures puissent parcourir le plus rapidement possible.*

*Ce sont des quartiers où les gens ont des raisons de se parler parce que les enfants jouent dehors et où les enfants, (dont on dit qu'ils véhiculent les valeurs d'un quartier<sup>16</sup>) sont les enfants de tous. »*

**Philippe Van Parijs**

Il y a quelques mois, la Ville de Montréal a fait connaître son intention de se doter d'une politique familiale. Depuis l'été, les documents et les discours parlent de cadre de référence et de plan collectif d'action. Pourquoi ce changement dans les termes choisis? Est-ce seulement de la sémantique ? Pourquoi *Montréal, ville de familles* est-il devenu *Montréal, ville avec enfants* ? Le Centre 1,2,3 GO! se questionne. Nul doute qu'on saura lui expliquer ce qui motive ces changements d'orientation, sinon d'appellation.

Cependant, le Centre 1,2,3 GO! fait l'hypothèse suivante : l'adoption et surtout la mise en application d'une véritable politique familiale persuaderaient les jeunes parents que Montréal accorde une place importante à leurs enfants, en veillant sur la cohérence des orientations et des décisions prises susceptibles d'avoir un impact sur leur vie de famille. Pour arriver à situer la « valeur famille » au cœur des actions, la ville doit *développer un réflexe familles* en dédiant aux parents des sièges sur les divers comités traitant de la qualité de vie des familles et du bien-être des enfants. Les parents ont des droits, des contraintes, des responsabilités et des compétences. Il suffit de compléter leurs efforts,

---

<sup>16</sup> Office de consultation publique de Montréal, *Plan collectif d'action famille. Montréal, ville avec enfants. séance Aménager une ville pour les familles*, Montréal, 2007.

sans pour autant les remplacer<sup>17</sup>. L'expérience nous mène à croire que la municipalité pourrait être agréablement surprise par les idées nouvelles des parents.

Montréal est une ville belle par ses différents quartiers et riche de la pluralité de sa population, des atouts que le cadre de référence ne manque pas de mettre en évidence. Mais cette diversité a pour effet de générer des différences et des iniquités. Ce n'est pas l'ensemble des citoyens qui se reconnaît dans les descriptions que nous pouvons lire dans le cadre de référence. Tous voudraient vivre au sein de *sympathiques noyaux villageois* et profiter de leurs facilités. Mais ce n'est malheureusement pas le cas.

Le gouvernement du Québec confie aux municipalités l'important rôle d'adapter les milieux de vie aux besoins des familles. Faire de Montréal une ville où les familles veulent s'établir et y rester, comporte un lot de défis qui seront relevés grâce aux efforts conjoints d'entreprises, d'organisations, des gouvernements et des administrations municipales. Lors de la séance *Aménager la ville pour les familles*, des représentants de l'Administration rapportait le « gros boulot » abattu par les équipes de travail de la municipalité.

À l'exemple des organisations qui ont à cœur l'avenir de la métropole, des parents collaborateurs du Centre 1,2,3 GO! veulent prêter main forte à ce « gros boulot ». Leur motivation : ce sont leurs enfants qui profiteront de leur engagement.

---

<sup>17</sup> Carrefour Action Municipale et Famille, *Qu'est-ce qu'une PFM?* Montréal, 2000 p. 1 et p. 2

## Bibliographie

VAN PARIJS, Philippe, *Qu'est-ce qu'une politique familiale équitable? Familles et politique familiale*, Secrétariat d'État à la Famille, Bruxelles, 6 p.

Centre 1,2,3 GO!, *Rapport d'activité 2006-2007 et rétrospective depuis les débuts du projet*, Montréal, 2007, 28 p.

Ville de Montréal, *Plan collectif d'action famille 2008-2009. Montréal, ville avec enfants*, Montréal, 2007, 30 p.

Ville de Montréal, *Cadre de référence famille. Montréal, ville avec enfants*, Montréal, 2007, 21 p.

Office de consultation publique de Montréal, *Consultation publique sur Montréal, ville avec enfants*, séance *Aménager une ville pour les familles*, 5 novembre 2007.

CARDINAL, François, *Banlieue et auto vont toujours de pair*, La Presse, édition du 5 novembre 2007.

Ville de Montréal, *Réinventer Montréal, Plan de transport 2007. Document de consultation*, Montréal 2007, 154 p.

Société de transport de Montréal, *Code d'éthique*. Montréal, 14 p.

Centre 1,2,3 GO!, *Mémoire du Centre 1,2,3 GO! sur le Plan de transport 2007 de la Ville de Montréal*, Montréal, 2007, 26 p.

Kéroul, *Pour une société de qualité, Mémoire présenté par Kéroul à la Commission des affaires sociales sur le projet de loi 155, Loi modifiant la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées et d'autres dispositions légales*, Montréal, 2003, 19 p.

Ministère des Transports, *Le transport des personnes au Québec : pour offrir de meilleurs choix aux citoyens. La politique de transport collectif*, Gouvernement du Québec, 2006, 76 p.

Carrefour Action Municipale et Famille, *Qu'est-ce qu'une PFM?* Montréal, 2000.

## Webographie

Société de transport de Montréal,  
*Information à la clientèle, Fondation les petits trésors de l'Hôpital Rivière-des-Prairies,*  
[http://www.stm.info/info/fond\\_petitstrésors.htm](http://www.stm.info/info/fond_petitstrésors.htm)

Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve,  
*Un plan pour maintenir, attirer et fidéliser les familles,* Arrondissement.com,  
[http://www.arrondissement.com/mercier\\_hochelaga\\_maisonneuve](http://www.arrondissement.com/mercier_hochelaga_maisonneuve)

Dossier Familial.  
*Réductions. Les avantages de la carte « Famille nombreuse »,*  
[http://www.dossierfamilial.com/html/rub\\_art\\_9\\_946.html](http://www.dossierfamilial.com/html/rub_art_9_946.html)

Gouvernement du Canada,  
*Crédit d'impôt pour laissez-passer de transport en commun,*  
<http://www.laissez-passer.ca/>