



# GROUPES DE DISCUSSION DANS LE CADRE DE LA RÉVISION DU PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ

**RAPPORT DES GROUPES DE DISCUSSION**

PRÉSENTÉ À :  
**Division des plans et politiques**  
**Service de l'urbanisme et de la mobilité**  
**Ville de Montréal**

Mars 2020

## Crédits

### Équipe de projet INM

Malorie Flon / directrice du développement

Marianik Gagnon / conseillère principale et coordonnatrice, participation publique

Clément Le Quintrec / chargé de projet

Alex Fortin / analyste-rédacteur

Denzel Bénac / agent de projet

Emmanuelle Biroteau / agente de projet

## À propos de l'INM

**L'INM est une organisation indépendante et non partisane qui a pour ambition d'accroître la participation des citoyennes et des citoyens à la vie démocratique.**

L'action de l'INM a pour effet d'encourager la participation citoyenne et de contribuer au développement des compétences civiques, au renforcement du lien social et à la valorisation des institutions démocratiques.

L'équipe de l'INM est animée par la conviction que la participation citoyenne renforce la démocratie.

### Pour nous joindre

5605, avenue de Gaspé, bur. 404  
Montréal (Québec) H2T 2A4

Téléphone : 1 877 934-5999

Télécopieur : 514 934-6330

Courriel : [inm@inm.qc.ca](mailto:inm@inm.qc.ca)

[www.inm.qc.ca](http://www.inm.qc.ca)

# SOMMAIRE EXÉCUTIF

Dans le cadre de la révision de son plan d'urbanisme et de mobilité, la Ville de Montréal a souhaité consulter des personnes issues de groupes socioéconomiques traditionnellement moins représentés des processus de participation publique habituels, afin de mieux connaître leurs besoins.

L'INM a ainsi eu le mandat d'organiser et d'animer des discussions avec des membres des groupes socioéconomiques suivants : familles avec enfants, nouveaux arrivants, personnes vivant sous le seuil de la pauvreté et adolescents âgés de 13 à 17 ans. Pour chaque groupe socioéconomique : une discussion a été organisée auprès de personnes demeurant à proximité d'une station de métro, en secteur dense, et une discussion a été organisée auprès de personnes résidant dans des secteurs plus éloignés du réseau des stations de métro, dans des secteurs plus périphériques au centre-ville de Montréal.

Certains thèmes étaient abordés lors des discussions : le logement et l'environnement urbain, les espaces publics, les aménagements urbains, les services et les équipements, ainsi que la mobilité. De plus, quelques mises en situation relatives au choix du lieu de résidence, à la mobilité et à la qualité de vie étaient soumises aux participants.

Huit groupes totalisant 80 personnes ont été rencontrés entre décembre 2019 et février 2020. Voici les faits saillants de cet exercice de consultation.

## **Satisfaction quant au milieu de vie**

Une très forte majorité des participants semblent satisfaits de la qualité du milieu de vie dans leur quartier. Ils y sont suffisamment attachés pour ne pas chercher à déménager dans d'autres secteurs. Ils apprécient l'accès à un ensemble de services et de commerces ainsi que la proximité des parcs et des équipements culturels, sportifs et communautaires.

Ce sont les deux groupes de parents de jeunes enfants qui ont exprimé l'attachement le plus fort pour leur quartier. Ils concèdent faire des sacrifices financiers pour continuer à se loger dans un secteur central, ou avoir fait un sacrifice important en s'installant dans un secteur périphérique, et vivent alors les contraintes dues à l'éloignement d'un service de transport collectif performant. La difficulté de trouver des logements abordables avec trois ou quatre chambres a également souvent été évoquée par ces groupes.

C'est seulement parmi le groupe de nouveaux arrivants rencontrés à Montréal-Nord qu'une volonté plus généralisée de déménager dans d'autres secteurs a été exprimée. La mauvaise qualité des logements, le sentiment d'insécurité et l'éloignement par rapport au centre-ville et aux zones d'emploi expliquent l'insatisfaction de ces participants.

Plusieurs participants ont été ou sont confrontés à des problèmes de salubrité, principalement à Montréal-Nord, mais également des parents de jeunes enfants en secteurs centraux, cherchant des logements abordables avec trois ou quatre chambres. Pour faire face à ces enjeux, des parents envisagent des rénovations à leurs frais tandis

que pour le groupe de nouveaux arrivants, ces logements correspondent à une étape temporaire.

### **Logement**

- Le choix d'un logement se fait en fonction de différents critères, comme le prix, la taille du logement ou le secteur de la ville et la proximité de membres de la famille.
- Dans tous les groupes, plusieurs participants sont ou ont été confrontés à des difficultés à trouver un logement. Ces difficultés sont liées à la composition du ménage (présence d'enfants), au revenu (situation de pauvreté) ou à la capacité à faire la preuve de ses revenus (nouveaux arrivants). Pour y faire face, les participants mettent en place diverses stratégies qui font appel à leurs ressources financières, sociales et communautaires.
- Plusieurs parents de jeunes enfants ont mentionné l'importance des ruelles pour leur qualité de vie, en lien avec l'expérience de jeu et de promenade avec leurs enfants. Cependant, une minorité de participants, parents de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, disposent d'une ruelle derrière leur logement.
- L'insécurité peut également être ressentie dans le logement occupé (quartiers centraux et périphériques), insécurité parfois associée aux problèmes de drogue et de santé mentale.

### **Environnement urbain**

- Des contraintes de déplacement dues à l'insécurité ressentie le soir ont été souvent évoquées, particulièrement par les femmes dans Centre-Sud, Lachine et Côte-des-Neiges. Elles s'abstiennent autant que possible de marcher seules le soir.
- Une majorité de participants à Montréal-Nord ont déploré l'insécurité, qu'ils expliquent par l'absence d'activités sociales, sportives et communautaires et par l'éloignement de Montréal-Nord du reste de Montréal. Certains endroits spécifiques, certaines rues, certaines entrées de bâtiments ou de commerces, sont évités par des participants qui ne s'y sentent pas en sécurité.
- Parmi les éléments d'une ambiance agréable, on mentionne la présence de commerces et de services, de parcs et de verdure et l'animation de la rue dans les secteurs centraux. Au contraire, le manque de propreté, les odeurs désagréables, le déneigement défaillant et un mauvais entretien de l'espace public nuisent à la qualité de vie et à la marchabilité.
- La présence des jeunes dans les espaces publics a fait l'objet de différentes réflexions. Les jeunes (Habitations Jeanne-Mance, Cégep Gérald-Godin et Centre-Sud) critiquent une stigmatisation à leur égard, par les voisins âgés et les services de sécurité. Certains participants du groupe plus âgé de Montréal-Nord voient dans la présence de groupes de jeunes un élément d'insécurité.

### **Infrastructures et activités sociales et communautaires**

- Les bibliothèques des arrondissements sont notamment fréquentées par les parents de jeunes enfants pour leurs activités. Certains effectuent des déplacements en dehors de leur quartier ou de leur arrondissement vers des bibliothèques plus intéressantes (Côte-des-Neiges) ou plus belles (Marc-Favreau). Des jeunes souhaitent des horaires plus étendus pour les bibliothèques.

- Les participants qui abordent la question des équipements sportifs disent devoir se déplacer plus loin de chez eux pour accéder à des équipements de qualité.
- Les groupes ont exprimé des constats très différents les uns des autres quant aux activités sociales et communautaires proposées par la Ville ou les organisations locales. Certains nouveaux arrivants ont mentionné le manque d'activités sociales, notamment l'hiver. Ces activités sont considérées comme étant essentielles pour s'intégrer à la société d'accueil.

## Mobilité

- Une forte majorité des participants utilisent la marche et le transport collectif pour se déplacer quotidiennement. Parmi les parents de jeunes enfants, on retrouve une part plus forte de personnes qui utilisent l'automobile, notamment la personne de la famille responsable d'aller chercher le ou les enfants au service de garde.
- **Le transport en commun** : La dépendance au réseau de bus est forte dans les secteurs périphériques et constitue le point d'insatisfaction le plus souvent cité. Les participants déplorent les trajets longs, les correspondances difficiles et le temps d'attente, ainsi que les horaires irréguliers. Le temps d'attente pour les autobus est pénible avec des enfants l'hiver et le métro est difficile d'accès pour les personnes avec une poussette, car les stations ne sont pas toutes dotées d'ascenseurs.
- **La marche** : Une très forte majorité des participants utilisent quotidiennement la marche. Ils ont identifié localement des obstacles ou des dangers à la pratique de la marche. Les femmes et les jeunes sont plus nombreux à restreindre leur déplacement à certains moments de la journée, notamment le soir.
- **Le vélo** : Le vélo n'est presque pas utilisé au sein des groupes de nouveaux arrivants. Il est seulement utilisé au sein des deux groupes de parents de jeunes enfants, et davantage au sein de celui situé dans les secteurs centraux. Ils critiquent des pistes cyclables trop étroites, notamment pour se déplacer en vélo avec de jeunes enfants. Même la présence de pistes cyclables protégées ne suffit pas à rendre la pratique du vélo suffisamment sécuritaire pour certains participants. Celles-ci ne peuvent protéger complètement les cyclistes d'interactions négatives et dangereuses avec des automobilistes aux intersections. Une majorité de participants sont ouverts à la pratique du vélo, mais craignent pour leur sécurité.
- **L'automobile** : Seuls quelques participants utilisent quotidiennement l'automobile. On les retrouve majoritairement parmi les parents de jeunes enfants, qui le font pour faciliter leurs déplacements entre le service de garde et leur lieu d'emploi.
- Plusieurs ont renoncé à occuper des emplois lorsque le trajet pour s'y rendre en transport collectif était trop long. Plusieurs ont évoqué la difficulté d'accéder à pied et en transport collectif au parc industriel de Lachine. Une personne à Montréal-Nord envisageait de déménager pour se rapprocher du parc industriel de Saint-Laurent où son mari occupait un emploi et où elle envisageait en trouver un, et une jeune personne rencontrée dans Centre-Sud a renoncé à un emploi aux abords de l'autoroute 40 dans l'arrondissement de Saint-Léonard, car sa mère craignait pour sa sécurité (attente pour l'autobus et insécurité le soir).
- Le sentiment de sécurité est un élément déterminant les lieux et les moments possibles de déplacement, notamment selon les femmes et les jeunes rencontrés.

### **Mesures souhaitées pour améliorer la qualité de vie**

- Le plus grand nombre de propositions concerne l'amélioration du transport collectif, comme le prolongement des lignes de métro et des heures de services.
- Diverses mesures ont été proposées par les participants, concernant la salubrité des logements et l'accès à des logements abordables pour les familles, les parcs, la gouvernance de la Ville ou encore les opérations et l'entretien.

# Table des matières

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Crédits</b>   | <b>2</b>  |
| <b>À propos de l'INM</b>   | <b>2</b>  |
| Pour nous joindre  | 2         |
| <b>SOMMAIRE EXÉCUTIF</b>   | <b>3</b>  |
| <b>PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE</b>   | <b>9</b>  |
| Contexte et objectifs  | 9         |
| Mandat de l'INM  | 11        |
| Bilan de la participation  | 11        |
| Analyse et rédaction du rapport  | 13        |
| <b>SYNTHÈSE SELON LES THÈMES DISCUTÉS</b>  | <b>14</b> |
| 1. Logement : critères de sélection, stratégies et satisfaction  | 14        |
| 1.1 Critères de choix d'un logement  | 14        |
| 1.2 Stratégies pour obtenir un logement  | 15        |
| 1.3 Taille des logements   | 16        |
| 1.4 Problèmes d'insalubrité  | 16        |
| 1.5 Bruit et nuisances extérieurs  | 17        |
| 2. Environnement urbain : trajets et quartiers, endroits agréables et évités   | 18        |
| 2.1 Une mobilité restreinte pour les femmes le soir et la nuit   | 18        |
| 2.2 Des rues et des intersections dangereuses  | 19        |
| 2.3 Endroits agréables : une ambiance animée par la présence humaine et adoucie par la présence de parcs et de verdure | 19        |
| 2.4 Rues et ruelles  | 19        |
| 3. Infrastructures et activités sociales et communautaires   | 20        |
| 3.1 Bibliothèques  | 20        |
| 3.2 Équipements sportifs et parcs  | 21        |
| 3.3 Programmation culturelle, sociale et communautaire   | 22        |
| 3.4 Liberté de circulation dans les parcs  | 23        |
| 4. Mobilité : choix de mode de transport, trajets et obstacles   | 23        |
| 4.1 Habitudes de déplacement   | 23        |
| 4.2 Transport collectif  | 23        |
| 4.3 Marche   | 25        |
| 4.4 Vélo   | 25        |
| 4.5 Automobile   | 26        |
| 4.6 Cas où des participants ont renoncé à un emploi ou à une activité à cause du transport                             | 26        |
| 4.7 Mobilité contrainte par des contrôles policiers  | 27        |
| 4.8 Mobilité contrainte par le sentiment d'insécurité associée à la drogue et aux problèmes de santé mentale           | 27        |

|  |           |
|--|-----------|
| <b>SYNTHÈSE PAR GROUPE DE DISCUSSION</b>                   | <b>29</b> |
| Adolescents de 13 à 17 ans                                 | 29        |
| Loisirs St-Jacques (secteur central)                       | 29        |
| Cégep Gérald-Godin (secteur périphérique)                  | 30        |
| Parents de jeunes enfants                                  | 32        |
| Le lion et la souris (secteur central)                     | 32        |
| Maison des Familles de Mercier-Est (secteur périphérique)  | 33        |
| Personnes sous le seuil de pauvreté                        | 36        |
| Carrefour de ressources en interculturel (secteur central) | 36        |
| Groupe d'Entraide Lachine (secteur périphérique)           | 37        |
| Nouveaux arrivants   | 40        |
| PROMIS (secteur central)                                   | 40        |
| Entre Parents de Montréal-Nord (secteur périphérique)      | 42        |
| <b>SOUHAITS ET RECOMMANDATIONS</b>                         | <b>44</b> |
| <b>ANNEXE 1 : scénario d'animation</b>                     | <b>49</b> |





# PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE

## Contexte et objectifs

La Ville de Montréal entame la révision de son plan d'urbanisme et de mobilité. Ce dernier aura un impact sur l'environnement quotidien des personnes et l'amélioration de leur qualité de vie. Afin de préparer cette démarche, la Division des plans et des politiques, faisant partie du Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM), a sollicité un accompagnement en matière de consultation et d'animation. Cet accompagnement visait à rejoindre, dans le cadre de groupes de discussion, des groupes socioéconomiques éloignés de la participation publique formelle (ex. : séance du conseil de Ville ou d'Arrondissement, assemblée de consultation publique, ateliers participatifs), avec l'objectif de mieux connaître leurs besoins.

Le plan d'urbanisme et de mobilité s'appliquera à l'ensemble du territoire de la Ville de Montréal sur un horizon de plusieurs dizaines d'années. Un objet de consultation aussi large explique la grande diversité de thèmes abordés par les participants.

Les groupes socioéconomiques ciblés étaient les suivants :

- **familles avec jeunes enfants** : familles avec un ou plusieurs enfants de 12 ans et moins, dont la composition familiale est diversifiée (ex. : personnes mariées, séparées, veuves, etc.);
- **nouveaux arrivants** : personnes arrivées depuis moins de deux ans au Canada, avec une diversité au niveau de l'origine, de l'âge et du statut d'immigration (ex. : étudiant, résident permanent, regroupement familial, programme vacances-travail, etc.);
- **personnes vivant sous le seuil de pauvreté** : personnes dont le revenu du ménage est situé sous le seuil de pauvreté, avec une diversité au niveau de la taille du ménage, de l'âge, de la situation familiale, etc.;
- **adolescents âgés de 13 à 17 ans** : adolescents âgés de 13 à 17 ans, avec une diversité au niveau de la situation familiale (ex. : parents mariés, séparés, frères et soeurs, etc.).

Pour chacun des groupes, une attention particulière a été accordée au fait de compter un nombre relativement égal d'hommes et de femmes, ainsi qu'une diversité dans la provenance géographique au sein de la ville.

Ainsi, deux groupes de discussion ont été organisés pour chacun de ces groupes socioéconomiques :

- un groupe de discussion auprès d'organisations et de personnes évoluant dans les quartiers centraux, soit des environnements bâtis denses à proximité du réseau de métro;
- un groupe de discussion auprès d'organisations et de personnes évoluant dans les quartiers périphériques, soit des environnements bâtis généralement moins denses et plus excentrés par rapport au réseau de métro.

Au total, huit groupes de discussion ont été tenus entre la mi-décembre 2019 et le début du mois de février 2020.

Il est à noter que les caractéristiques socio-démographiques des participants ne sont pas exclusives les unes des autres. Par exemple, nous avons rencontré des personnes qui étaient à la fois de nouveaux arrivants, des parents de jeunes enfants et des personnes vivant sous le seuil de pauvreté. Sans pouvoir les dénombrer exactement, nous avons rencontré parmi les nouveaux arrivants des personnes qui ont témoigné avoir des moyens financiers limités pour la recherche de logements, et parmi les personnes en situation de pauvreté se trouvaient parfois de nouveaux arrivants.

La notion d'intersectionnalité<sup>1</sup>, et ici spécifiquement, est le cumul de discriminations vécues par une même personne du fait à la fois de sa race, de son genre et de sa classe sociale, est un élément marquant de l'analyse. Bien que cette notion d'intersectionnalité ne soit pas nommée ou expliquée, elle apparaît en toile de fond de nombreuses expériences rapportées.

Toutes les discussions de cette démarche ont eu lieu en décembre, janvier et février. Le contexte hivernal a influencé les discussions, sans pour autant que cela invalide les constats rapportés. Il est possible que des discussions tenues en été aient été moins centrées par exemple sur l'isolement vécu en hiver et sur le temps d'attente des autobus et davantage peut-être sur les caractéristiques des parcs ou la qualité d'expérience de marche.

---

<sup>1</sup> La notion d'intersectionnalité est définie ici : [http://www.granddictionnaire.com/ficheOqlf.aspx?ld\\_Fiche=26532478](http://www.granddictionnaire.com/ficheOqlf.aspx?ld_Fiche=26532478)

## Mandat de l'INM

Le mandat confié à l'INM consistait à concevoir les animations, à recruter les participants en fonction des publics et des critères de diversité entendus, à animer les huit groupes de discussion et à rédiger le présent rapport de consultation.

Les publics ciblés par la Ville de Montréal ne sont pas faciles à rejoindre et l'INM a misé sur la collaboration d'organismes communautaires qui oeuvrent auprès des groupes socioéconomiques ciblés pour l'aider à recruter des participants. Les groupes de discussion étaient ainsi composés d'échantillons non probabilistes des publics cibles, c'est-à-dire de participants volontaires et intéressés par le projet, mais qui ne sont pas représentatifs de leur population au sens statistique. Cette stratégie s'est avérée fructueuse et a permis de répondre à l'ensemble des critères de diversité souhaités.

Les échanges au sein d'un groupe de discussion sont semi-dirigés, et ce afin de laisser la place à des sujets pouvant émerger lors des discussions. Les scénarios d'animation comportaient des questions et sous-questions établies à l'avance en fonction de quatre grands thèmes (voir scénario d'animation à l'annexe 1) :

- le logement et l'environnement proche;
- les espaces publics, les aménagements urbains, les services et les équipements;
- la mobilité;
- des mises en situation.

Les questions soumises dans le canevas d'animation général ont été adaptées aux caractéristiques de chacun des groupes identifiés. Cette méthode a permis d'obtenir en petits groupes des informations liées à l'urbanisme et à la mobilité, tout en permettant une flexibilité des échanges en fonction des sujets pertinents pouvant émerger en cours de discussion.

Pour assurer une méthode rigoureuse et efficace d'analyse, l'INM a transcrit et analysé les échanges avec chacun des groupes sur la base d'une prise de notes et d'un enregistrement audio. Le présent rapport présente la synthèse des besoins et attentes des personnes rencontrées, tout en respectant leur anonymat.

Plus généralement, les scénarios et le style d'animation ont permis de créer un climat de confiance et d'ouverture. Le partage de perspectives individuelles a permis de formuler des propositions d'intérêt général et de recenser l'ensemble des enjeux spécifiques à ces groupes.

## Bilan de la participation

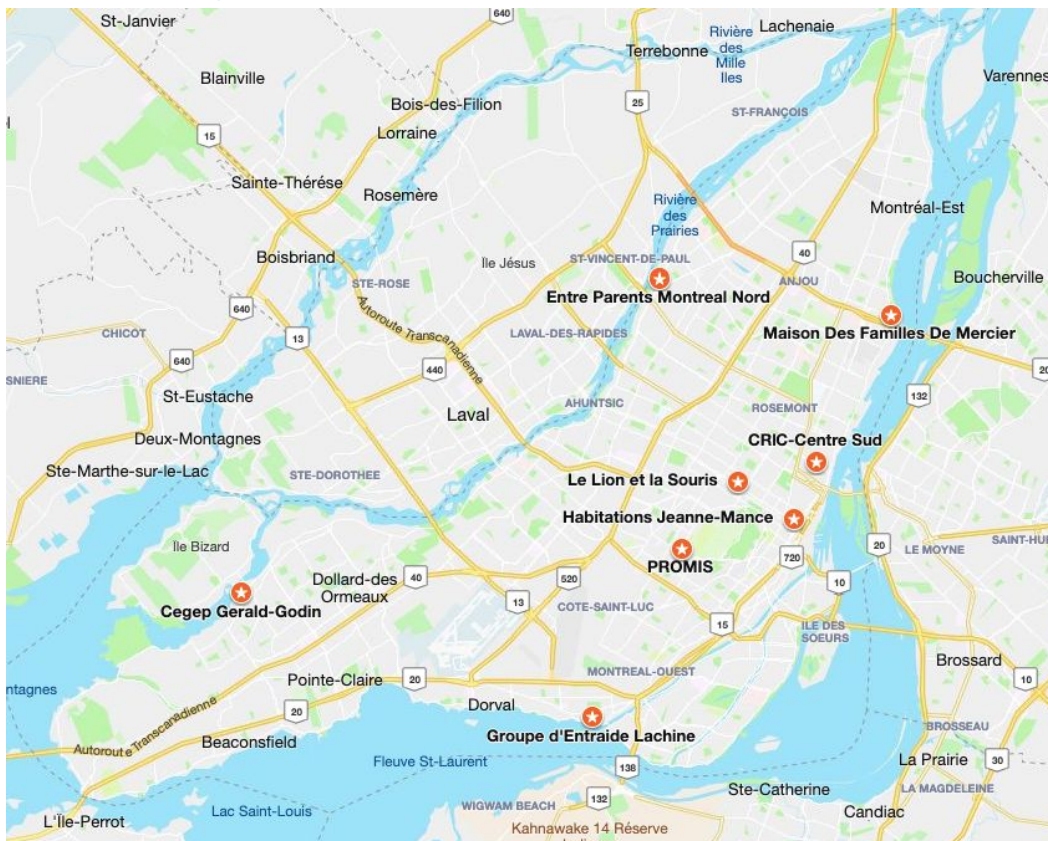
Huit groupes de discussion ont été organisés entre le 9 décembre 2019 et le 6 février 2020. Ils ont réuni environ 10 personnes chacun pour une discussion d'une durée de deux heures. Au total, 80 personnes ont été rencontrées dans huit endroits différents de la ville (voir figure 1).

L'INM remercie chaleureusement les organismes communautaires hôtes de leur précieuse collaboration.

| Groupes visés                       | Type de secteur<br>Arrondissement                             | Organisation de contact   | Date       | Nombre de participants<br>(femmes / hommes) |
|-------------------------------------|---|---|------------|---|
| Adolescents de 13 à 17 ans          | <b>Central</b><br>Ville-Marie                                 | <a href="#">Loisirs St-Jacques</a>                                  | 6/02/2020  | 11 personnes<br>(4 F / 7 H)                 |
|                                     | <b>Périphérique</b><br>L'Île-Bizard–<br>Sainte-Genève         | <a href="#">Cégep Gérald-Godin</a>                                  | 9/12/2019  | 10 personnes<br>(7 F / 3 H)                 |
| Parents de jeunes enfants           | <b>Central</b><br>Rosemont–<br>La Petite-Patrie               | <a href="#">Le lion et la souris</a>                                | 25/01/2020 | 9 personnes<br>(5 F / 4 H)                  |
|                                     | <b>Périphérique</b><br>Hochelaga-Mercier-<br>Maisonneuve      | <a href="#">La Maison des Familles de Mercier-Est</a>               | 23/01/2020 | 10 personnes<br>(5 F / 5 H)                 |
| Personnes sous le seuil de pauvreté | <b>Central</b><br>Ville-Marie                                 | <a href="#">Carrefour de ressources en interculturel</a>            | 31/01/2020 | 10 personnes<br>(8 F / 2 H)                 |
|                                     | <b>Périphérique</b><br>Lachine                                | <a href="#">Groupe d'entraide Lachine</a>                           | 23/01/2020 | 10 personnes<br>(3 F / 7 H)                 |
| Nouveaux arrivants                  | <b>Central</b><br>Côte-des-Neiges–<br>Notre-Dame-<br>de-Grâce | <a href="#">PROMIS (Promotion, Intégration et Société nouvelle)</a> | 18/12/2019 | 10 personnes<br>(7 F / 3 H)                 |
|                                     | <b>Périphérique</b><br>Montréal-Nord                          | <a href="#">Entre Parents de Montréal-Nord</a>                      | 10/01/2020 | 10 personnes<br>(5 F / 5 H)                 |
| <b>PARTICIPATION TOTALE</b>         |   |   |            | <b>80 personnes<br/>(44 F / 36 H)</b>       |

**Figure 1**

## Localisation des groupes rencontrés



Source : Bing Maps, 2020

## Analyse et rédaction du rapport

Les résultats sont présentés en trois sections distinctes :

1. Une première section présente les constats spécifiques en fonction des thèmes discutés, qui pourront être transmis aux arrondissements et services de la Ville interpellés par ces constats (habitation, urbanisme, transport, etc.) :
  - logement et environnement immédiat;
  - environnement urbain;
  - infrastructures publiques;
  - mobilité.
2. Ensuite, une synthèse de chacun des groupes de discussion présente les thèmes ayant le plus animé les discussions et les constats les plus importants. Ces synthèses comprennent également un bref descriptif du groupe rencontré, de l'ambiance générale de la rencontre et de l'organisme relais.
3. Enfin, une dernière section résume les grandes recommandations et les souhaits exprimés par les personnes consultées lors des groupes de discussion.



# SYNTHÈSE SELON LES THÈMES DISCUTÉS

## 1. Logement : critères de sélection, stratégies et satisfaction

### 1.1 Critères de choix d'un logement

Le choix d'un logement se fait en fonction de différents critères, certains sont explicites, comme le prix ou la taille, d'autres le sont moins, comme le secteur dans lequel chercher un logement. Chaque groupe de discussion a commencé avec un tour de table pendant lequel chaque participant a raconté comment il avait trouvé son logement actuel, sur quels critères il l'avait sélectionné, sa satisfaction quant au logement, et s'il envisageait d'y rester.

Pour les nouveaux arrivants demeurant à Saint-Michel et à Montréal-Nord, soit 12 personnes, c'est le prix qui ressort comme le premier critère.

« Je suis à Saint-Michel, je m'y suis installé deux mois après mon arrivée, c'était pas vraiment un choix. Je suis allé là où le logement était le moins cher, et un jour je chercherai ailleurs quand la situation sera stabilisée. Je ne veux pas rester là-bas. »

- Citoyen du groupe de discussion avec PROMIS, 18 décembre 2019

La majorité d'entre eux ont entendu dire que les logements les moins chers sur l'île de Montréal se situaient là. Parmi les personnes résidant à Côte-des-Neiges, plusieurs participants ont mentionné que les loyers y étaient plus élevés qu'ailleurs, mais ont priorisé Côte-des-Neiges pour l'accès au métro et le fait de ne pas avoir besoin de dépenser pour des déplacements en automobile.

« J'habite à Côte-des-Neiges, je ne sais pas pourquoi je suis arrivé dans ce quartier, c'était un peu par hasard. En regardant une carte, l'objectif était d'être au cœur du transport et si possible du centre-ville... et puis on regarde les universités, car j'ai des enfants et à la longue pour trouver facilement des écoles et universités près de mon domicile. Concernant le coût, c'est cher par rapport à ce qu'on reçoit mais vu la pertinence des équipements de quartier (bus, métro, école et magasins), ça vaut le coup. Donc le calcul c'est que même si le logement coûtait plus cher, le fait de pas avoir à payer pour une voiture ça reste plus avantageux. »

- Citoyen du groupe de discussion avec PROMIS, 18 décembre 2019



Pour les groupes de parents avec de jeunes enfants à Mercier-Est et dans le groupe de discussion avec le Lion et la souris, le prix est mentionné comme le premier critère. Cependant, lorsque la discussion s'est poursuivie concernant la mobilité, il est apparu clairement qu'ils avaient restreint leur zone de recherche de logement à des secteurs centraux, proches du métro, où la plupart des services pouvaient être rejoints à pied ou à vélo.

« Il y a tellement d'avantages à habiter en ville : travailler à littéralement 500 mètres de chez moi, avoir trois épiceries et un marché public dans un rayon d'un kilomètre, avoir accès au Jardin botanique, à l'insectarium. C'est incroyable d'avoir accès à toute cette offre culturelle. On ne sort jamais d'Hochelaga-Maisonneuve, ça devient vraiment un petit cocon, l'idée de village est vraiment présente. »

- Citoyen du groupe de discussion avec Le Lion et la souris, 25 janvier 2020

Quatre personnes dans deux groupes différents ont mentionné comme critère principal le fait que le propriétaire accepte les chiens.

## 1.2 Stratégies pour obtenir un logement

Dans différents groupes, plusieurs participants ont mentionné les stratégies qu'ils avaient mises en place pour obtenir un logement correspondant à leurs critères.

Dans le groupe du Lion et la souris, les stratégies pour se trouver un logement étaient de déclarer ou non le fait d'avoir des enfants lors des visites. Elles sont différentes selon les cas, certains le cachent, d'autres l'annoncent dès les premiers instants.

« On a dissimulé ma grossesse longtemps. Je me sentais coupable. J'avais peur [d'être mise à la porte] même s'ils ne peuvent rien faire. Ils ne voulaient pas nécessairement d'enfants. Avec des locataires de 31-32 ans, qu'est ce que tu attends? Avec deux enfants, à long terme, ce serait possible, mais compliqué... mais louer dans le quartier, c'est impossible. On travaille tous les deux, on devrait être capable de payer un petit appartement, d'acheter quelque chose. »

- Citoyenne du groupe de discussion avec Le Lion et la souris, 25 janvier 2020

Une stratégie d'obtention de logement est également de proposer de faire des rénovations à ses frais en tant que locataire. Dans le groupe du Lion et la souris, plusieurs participants ont mentionné qu'il était essentiel d'imaginer dès la visite les rénovations possibles. Certains logements visités étaient dans un si mauvais état qu'ils ne pouvaient y emménager sans y faire rapidement des améliorations significatives. Lorsqu'elle a cédé son bail, en 2014, une participante a été contactée par plusieurs personnes qui ont garanti au propriétaire de procéder à des rénovations à leurs frais pour être sélectionnés pour le logement.

« *Nous avons visité notre logement qui est un grand appartement mal divisé, en mauvais état, où habitait une prostituée de rue. Il y avait du matériel d'injection. Les fenêtres ne s'ouvraient pas, la porte en bas ne fermait pas. On l'a pris pour le prix, il fallait de l'imagination pour voir l'appartement propre.* »

- Citoyenne du groupe de discussion avec Le Lion et la souris, 25 janvier 2020

Deux personnes vivant dans des coopératives d'habitation ont rappelé l'importance de s'inscrire sur toutes les listes d'attente possibles, afin de maximiser les chances d'y obtenir une place.

Parmi les deux groupes de nouveaux arrivants, personne n'a mentionné de stratégies en lien avec des propositions de rénovations ou de déclaration du fait d'avoir ou non des enfants. Les stratégies proposées étaient davantage de solliciter leur réseau amical ou familial pour trouver des propriétaires accommodants, ne demandant pas d'enquête de crédit. Plusieurs ont eu accès à des logements via des organisations communautaires. Dans le groupe d'entraide de Lachine, les participants ont trouvé leur logement grâce à leur réseau social. Une personne a trouvé son logement grâce au groupe d'entraide de Lachine qui dispose d'un complexe de 24 logements à loyer modique avec un soutien communautaire sur place pour les personnes qui ont un trouble de santé mentale.

L'absence d'un historique de crédit est un obstacle important pour les nouveaux arrivants, en plus des faibles moyens financiers dont ils disposent. Plusieurs se sont fait refuser un logement pour cette raison. Une personne a bénéficié d'un programme. Sinon, c'est par leur réseau informel qu'ils ont eu connaissance d'opportunités. Une personne a dû résilier avec difficulté son bail dans un logement insalubre et une autre personne vit dans un logement sans électricité, où la famille se réunit dans la même chambre pour se réchauffer.

### 1.3 Taille des logements

La taille des logements pour les familles est un enjeu qui a été maintes fois discuté. Cependant, des différences existent selon les groupes rencontrés. Ce sont les familles dans les secteurs centraux qui se sont davantage plaintes de la taille des logements. Les personnes rencontrées via le Carrefour de ressources en interculturel ont davantage évoqué la contrainte de devoir rester dans des logements de petite taille pour ne pas avoir à déménager dans un autre secteur, et ainsi devoir déménager les enfants des écoles qu'ils fréquentent. Une personne a mentionné avoir dû convaincre son propriétaire que le logement était assez grand pour son conjoint et ses deux enfants.

### 1.4 Problèmes d'insalubrité

La salubrité est envisagée différemment selon les groupes rencontrés. Pour les participants du groupe avec le Lion et la souris, l'insalubrité peut être passagère, et il faut « imaginer le logement propre » après des rénovations mineures à effectuer soi-même. Parmi les groupes de nouveaux arrivants, personne ne mentionnait envisager de faire des rénovations. Le déménagement est l'option qu'ils ont privilégiée face à un problème d'insalubrité.



Parmi les problèmes d'insalubrité, des parents dans Mercier–Hochelaga-Maisonneuve ont visité des logements où la prostitution et l'usage de drogue étaient visibles et un couple a déménagé suite à un problème de punaises de lit. À Montréal-Nord, c'est davantage la saleté, les moisissures, l'absence de chauffage et la présence de parasites qui ont été évoqués. Une mère s'est fait aider par son assistant social pour résilier le bail d'un logement après que son nourrisson se soit fait réveiller par une « bibitte ».

« J'ai cherché un logement un peu partout, mais je me suis fixé un standard en termes de propreté. J'en ai visité plusieurs, mais avec des moisissures, des planchers pas propres, ou autres, donc j'ai refusé. Je suis tombé sur un propriétaire avec qui j'ai pu faire une opération de séduction en lui parlant de son pays d'origine. Il n'a pas fait d'enquête de crédit, par chance. Mais mon principal casse-tête lors de la recherche était la propreté. C'était pas évident. J'ai eu le privilège de pouvoir en refuser en raison de la propreté à Saint-Léonard et Montréal-Nord. Les prix étaient environ dans les 700\$. Je ne travaillais pas à ce moment-là donc j'avais le temps pour visiter, jusqu'à trois logements par jour. »

- Citoyen du groupe de discussion à Montréal-Nord, 23 janvier 2020

Le lien entre la salubrité des logements, notamment pour la question des parasites, et la gestion des déchets apparaît clairement, notamment à Lachine. La gestion des déchets est un sujet qui a été particulièrement abordé pour les groupes à Montréal-Nord et à Lachine. Plusieurs participants ont constaté des problèmes avec le dépôt des déchets dans la rue. Les principales conséquences de la mauvaise gestion des déchets sont les mauvaises odeurs, l'effet sur l'ambiance de la rue et, à Lachine, la prolifération de rats et de souris.

« J'ai la phobie des rats, mais la Ville ne peut rien faire, pourtant j'ai fait des dénonciations. J'ai dû déménager, mais le problème est récurrent. La Ville a décidé de ne ramasser les poubelles qu'une fois par semaine, avant c'était deux fois. Plus les déchets resteront longtemps, plus les rats viendront. »

- Citoyenne du groupe de discussion à Lachine, 23 janvier 2020

Pour expliquer les problèmes de propreté, les participants à Montréal-Nord et à Lachine ont donné la responsabilité aux résidents, qui ne respectent pas les horaires de collecte des ordures. À Lachine, plusieurs participants ont débattu des changements dans le service de ramassage d'ordures par la Ville, à savoir si ceux-ci étaient moins fréquents. L'introduction des bacs de compost était aussi mentionnée comme un facteur de nuisances et d'odeurs. La responsabilité de la gestion des déchets n'est pas claire pour certains participants, notamment dans les édifices avec plusieurs logements, entre les résidents, le gestionnaire de l'immeuble et la Ville.

## 1.5 Bruit et nuisances extérieures

Une personne a indiqué avoir des problèmes d'isolation du bruit dans son logement. Ce constat est une exception parmi les personnes rencontrées. Il s'agissait d'une des rares

participantes à avoir mentionné être propriétaire de son logement. Le bâtiment a été construit en 2012 et la personne a indiqué souhaiter déménager de son logement du fait qu'il soit trop bruyant.

Quatre personnes dans la discussion à Lachine se sont également plaintes du bruit dans leur logement. Pour celles-ci, c'est le bruit des pompiers, de la police, des cloches d'église et des automobiles qui affectent leur qualité de vie.

L'insécurité peut également être ressentie dans le logement occupé, et elle est souvent associée aux enjeux de drogue et de santé mentale. Plusieurs participants, notamment ceux rencontrés dans le Centre-Sud, aux Habitations Jeanne-Mance ainsi qu'une étudiante du Cégep Gérald-Godin résidant à Dorval, se sont plaints d'entendre des cris ou des heurts la nuit de façon régulière, et que cela affectait leur qualité de vie.

Parmi les nuisances, citons également les mauvaises odeurs. À Sainte-Geneviève, le centre d'enfouissement situé à Pierrefonds génère de mauvaises odeurs qui affectent la qualité de vie, « même les fenêtres fermées ».

## 2. Environnement urbain : trajets et quartiers, endroits agréables et évités

Le guide d'animation comprenait une question sur les endroits agréables ou désagréables dans les trajets quotidiens.

### 2.1 Une mobilité restreinte pour les femmes le soir et la nuit

Bien que certains lieux aient été mentionnés, les discussions ont laissé apparaître que les contraintes de déplacement dues à l'insécurité étaient davantage perceptibles selon le moment de la journée que selon l'endroit.

« *Le soir je ne sors pas, par là où je suis c'est assez spécial. À la fin il y a plus rien, c'est vide, je sortais marcher je ne sors plus, là où c'est un peu vide, les gens louches me font peur, moins d'éclairage, je n'y vais plus.* »

- Citoyenne du groupe de discussion à Centre-Sud, 31 janvier 2020

Alors que de nombreux participants ont salué l'animation de leur quartier dans le groupe rencontré dans Centre-Sud et à Lachine, plusieurs femmes ont mentionné ne jamais marcher seules le soir. Plusieurs ont témoigné d'agressions verbales ou d'expériences qui les ont menées à réduire leur période de mobilité, et particulièrement concernant la marche. Ce sont uniquement des femmes qui ont précisé ne pas marcher seules le soir et la nuit ou qui ont mentionné favoriser l'autobus. Une personne a précisé qu'elle demandait au chauffeur qu'il la dépose directement devant chez elle.

## 2.2 Des rues et des intersections dangereuses

Les participants ont identifié les endroits suscitant de la crainte, du fait de dangers associés à la congestion routière en tant que piétons ou cyclistes (notamment pour les étudiants du Cégep Gérard-Godin et les personnes du Groupe d'Entraide Lachine), ou de dangers associés à la présence de drogues et de criminalité (aux abords du parc Martin-Luther-King à Côte-des-Neiges, la rue Duff Court à Lachine, au sud des Habitations Jeanne-Mance, aux abords du métro Frontenac et de la rue Ontario, sur la rue Pierre et sur le boulevard Maurice-Duplessis à Montréal-Nord).

## 2.3 Endroits agréables : une ambiance animée par la présence humaine et adoucie par la présence de parcs et de verdure

Une question était soumise aux participants quant aux endroits qu'ils trouvent agréables, en opposition aux endroits qu'ils évitent.

Parmi les éléments constitutifs d'une ambiance agréable ont été mentionnées le plus souvent la présence de commerces et de services (particulièrement par les personnes de Loisirs St-Jacques et de PROMIS), la présence de parcs et de verdure (particulièrement par les participants à la Maison des Familles de Mercier-Est et par les étudiants du Cégep Gérard-Godin) et plus généralement l'animation de la rue dans les secteurs centraux. Un exemple de ce constat est un participant du Lion et la souris qui comparait les parcs « vides de monde » de son ancien lieu de résidence à Ahuntsic, avec les parcs plus animés et fréquentés aux abords de son logement actuel près du parc Molson.

Les participants au groupe à Lachine ont mentionné les abords du fleuve Saint-Laurent et du lac Saint-Louis comme un endroit calme qui « améliore la santé mentale ».

## 2.4 Rues et ruelles

Peu de participants ont répondu à la question concernant la qualité des rues et ruelles, ou quand ils y ont répondu, ils l'ont fait de façon très brève. Les seules personnes qui se sont attardées sur le sujet sont les parents de jeunes enfants à Mercier-Est et ceux du Lion et la souris. C'est en lien avec l'expérience de jeu et de promenade avec leurs enfants qu'ils semblent avoir porté une attention à cet environnement immédiat.

« *La ruelle où je vis, les enfants y jouent et je sais qu'il n'y a pas de problème, pas de danger. Je peux surveiller depuis chez moi, donc c'est merveilleux.* »

- Citoyenne du groupe de discussion avec Maison des Familles de Mercier-Est,  
25 janvier 2020

Plusieurs parents de jeunes enfants ont mentionné l'importance des ruelles pour leur qualité de vie. À Tétraultville, une participante pouvait laisser jouer ses enfants dans la ruelle et les surveiller de son logement. Dans le groupe à Mercier-Est et celui du Lion et la souris, les parents ont recommandé de ne pas déneiger les ruelles pour que les enfants

puissent y jouer et y glisser. Les parents du Lion et la souris ont également échangé sur le processus de création de ruelles vertes et comment celui-ci était plus facile à Mercier-Hochelaga-Maisonneuve que dans d'autres arrondissements. Le seuil de signatures à atteindre parmi les voisins immédiats pour créer une ruelle verte y est plus faible et cela nécessite une moins grande mobilisation.

« Avant on était à Ahuntsic, les gens ne venaient pas nous voir. À la maison, il y avait personne. Au parc, personne n'était là. Ici, il y a plus de proximité avec les gens. À Rosemont c'est vivant, il y a toujours des gens plus tu te rapproches du centre. Un des gros avantages d'avoir une vie de ruelle, quand c'est pas déneigé on déneige, même en semaine, en après-midi, je croise des gens, ce que je ne voyais pas à Ahuntsic, ce que je doute que je vois en banlieue. »

- Citoyenne du groupe de discussion avec Le Lion et la souris, 25 janvier 2020

### 3. Infrastructures et activités sociales et communautaires

Une grande majorité des personnes rencontrées lors des groupes de discussion fréquentent des infrastructures publiques, particulièrement des bibliothèques, et dans une moindre mesure des centres communautaires et des centres sportifs. Ils ont pour la plupart une expérience positive dans les parcs de quartier et les plus grands parcs (parc Jarry, parc Lafontaine, parc Maisonneuve).

#### 3.1 Bibliothèques

Les bibliothèques d'arrondissement sont fréquentées notamment par les parents de jeunes enfants pour les activités qui y sont proposées. C'est le cas notamment des bibliothèques de Côte-des-Neiges, Frontenac et Mercier. Les participants à Montréal-Nord n'ont pas mentionné fréquenter de bibliothèques, ni les personnes rencontrées au Cégep Gérard-Godin ou au Groupe d'Entraide Lachine. Certains participants se déplacent hors de leur quartier ou de leur arrondissement pour fréquenter des bibliothèques ailleurs, comme la Bibliothèque Marc-Favreau de Rosemont (pour sa beauté) ou la bibliothèque de Côte-des-Neiges pour ses activités. La bibliothèque Rosemont est mentionnée ainsi par le groupe à Côte-des-Neiges. Au sein du groupe rencontré aux Habitations Jeanne-Mance, plusieurs participants ont déploré le fait que les horaires des bibliothèques ne soient pas plus étendus, notamment ceux de la Grande Bibliothèque, et le fait qu'elle soit fermée le lundi. La Grande Bibliothèque est également fréquentée par des jeunes participantes du groupe rencontré dans Centre-Sud. Les participants aux Habitations Jeanne-Mance mentionnent fréquenter une des bibliothèques de l'Université Concordia, ouvertes 24 heures sur 24 : les bibliothèques Vanier et Webster.

« Quelquefois je me déplace à la bibliothèque de Rosemont qui est magnifique, mes enfants préfèrent aller là-bas. »

## Figure 2

### Bibliothèque Marc-Favreau au métro Rosemont



Source : GoogleMaps, 2020

## 3.2 Équipements sportifs et parcs

Concernant les équipements sportifs, les participants qui les mentionnent indiquent devoir se déplacer plus loin de chez eux pour accéder à des équipements de qualité. À Montréal-Nord, un participant regrette de devoir se déplacer aux abords du métro pour avoir accès à des équipements sportifs. Aux Habitations Jeanne-Mance, une participante mentionne se déplacer jusqu'à la piscine extérieure de Saint-Michel, de meilleure qualité que celles plus proches. Dans ce même groupe, les participants ont indiqué souhaiter un centre qui s'apparenterait à un YMCA.

Le parc Jarry est cité par les adolescents âgés de 13 à 17 ans rencontrés aux Habitations Jeanne-Mance et dans le Centre-Sud. Ils y apprécient le nombre d'activités possibles et l'organisation des Jeux de la rue, qui ont lieu deux fois par année.

Les participants du groupe du Lion et la souris ont été plusieurs à exprimer leur souhait de voir des parcs laissant une grande place à la nature, au contraire des espaces gazonnés, avec des arbres matures, sans programmation excessive, ni trop de modules de jeux. Les participants aux Habitations Jeanne-Mance se sont plaints que les anciennes balançoires et certains arbres matures avaient été remplacés par des modules de jeux destinés aux plus jeunes qu'eux. Ils préféreraient des aménagements laissant une plus grande place aux jeux et à l'inventivité.

« Rien nous est donné donc on a inventé nos propres jeux. Dans les quartiers de riches ils ne font pas ça parce qu'ils ont des parcs modernes. Ici on invente nos jeux, on a des cicatrices, c'est du béton. »

- Citoyenne du groupe de discussion aux Habitations Jeanne-Mance, 6 février 2020

À Montréal-Nord, c'est le manque de modules et d'activité qui est critiqué par un participant.

### 3.3 Programmation culturelle, sociale et communautaire

Le niveau de connaissance des infrastructures locales a varié selon les groupes. Alors que les parents de jeunes enfants du Lion et la souris, ou ceux de Mercier-Est, semblaient bien connaître l'offre culturelle, parmi les nouveaux arrivants, de nombreuses discussions ont eu lieu où des participants se sont informés les uns des autres de l'offre de programmation. Certains participants, notamment un participant à Montréal-Nord, ont fait un lien direct entre le manque de connaissance des nouveaux arrivants quant à la programmation culturelle, sociale et sportive et le manque d'appropriation des participants de leur environnement. Dans le cas de la discussion à Montréal-Nord, un participant inscrivait le rôle de ces activités dans le contexte de l'intégration à la société québécoise dans son ensemble.

« Il faudrait une bonne intégration des immigrants : Il nous faut une rééducation pour vivre dans un hiver froid, adopter une vie normale en hiver. Même par exemple il faut savoir comment conduire une voiture en hiver, il faut savoir comment monter des marches glissantes. On doit informer les immigrants sur l'hiver. Plus d'activités qui prennent en considération la situation des immigrants qui viennent d'arriver dans l'hiver. »

- Citoyen du groupe de discussion à Montréal-Nord, 23 janvier 2020

Les groupes ont exprimé des constats très différents les uns des autres quant aux activités sociales et communautaires.

De nouveaux arrivants regrettaient, notamment ceux rencontrés à Montréal-Nord, le manque d'activités sociales, particulièrement en hiver. Ces activités sont essentielles selon eux pour pouvoir s'intégrer à la société d'accueil. Elles peuvent avoir comme sujet la culture, mais peuvent également être des activités sportives, comme des cours de natation pour les enfants.

Parmi les groupes de nouveaux arrivants, dans deux groupes différents, des participants ont regretté que des activités ne soient pas offertes pour s'initier ou initier leurs enfants à la vie hivernale. Cela peut concerner la vie quotidienne, telle que la conduite hivernale, ou l'habillement.



### 3.4 Liberté de circulation dans les parcs

Plusieurs adolescents âgés de 13 à 17 ans ont évoqué des expériences lors desquelles leur liberté d'accès ou d'activité était restreinte par les services de police ou de sécurité.

Lors de la discussion dans le Centre-Sud, les trois participants les plus jeunes ont également relaté un événement communautaire au parc Nicolas-Tillemont, dans le cadre duquel l'accès au parc était contrôlé par des policiers, n'autorisant les jeunes que s'ils étaient accompagnés de leurs parents.

## 4. Mobilité : choix de mode de transport, trajets et obstacles

### 4.1 Habitudes de déplacement

Une forte majorité des participants aux huit groupes de discussion utilisent la marche et le transport collectif pour se déplacer quotidiennement. Parmi les parents de jeunes enfants, on retrouve une part plus forte de personnes qui utilisent l'automobile, notamment la personne de la famille responsable d'aller chercher le ou les enfants en service de garde.

### 4.2 Transport collectif

Les insuffisances du réseau de bus ressortent très fortement dans les secteurs périphériques et constituent le point négatif le plus souvent cité concernant la satisfaction avec le milieu de vie. Une majorité de participants à la démarche déplore des trajets longs, des correspondances difficiles et de longs temps d'attente ; ces participants se retrouvent très majoritairement parmi les participants des groupes en secteurs périphériques. Dans les secteurs centraux, les personnes soumises à ces longs trajets en bus se retrouvent parmi les nouveaux arrivants, qui ont des emplois dans des zones industrielles plus éloignées (deux participants à Côte-des-Neiges) ou qui utilisent les transports en commun de façon hebdomadaire pour rejoindre certains commerces halal, un lieu de culte ou des amis et de la famille dans des secteurs périphériques.

« On m'a encouragé à travailler dans cette zone mais il n'y a pas d'accès. Pas de transport de Lachine jusqu'à Montréal c'est très difficile d'accès. Il vaut mieux habiter Lasalle parce qu'au moins il y a des transports. Quand le travail commence tôt, il faut que les horaires de métro suivent aussi. Et il faut des bus réguliers qui vont à Lachine parce qu'il y a qu'un seul bus pour une forte fréquentation. Si le métro commence plus tôt on peut éventuellement s'adapter et affronter la distance. »

- Citoyenne du groupe de discussion avec PROMIS, 18 décembre 2020

Les participants qui utilisent les services d'autobus critiquent particulièrement le caractère irrégulier des horaires qui bousculent régulièrement leur agenda. Cela a des conséquences financières (retenue sur la paie en cas de retard) ou sociales (mauvaise image auprès des employeurs) et cela les dissuade de postuler à certains emplois ou à mener certaines activités, comme de se rendre au centre-ville pour rencontrer des amis ou assister à un événement.

« *Le seul hic c'est le bus, il y a des vagues de bus parfois c'est toutes les 5 minutes et après plus rien pendant 30 minutes. La 28, par exemple. Je mettais 25 minutes pour aller au métro à pied, ça retarde trop. Donc je fais à pied pour aller au métro. Le transport en commun est le point noir, mais après la vie est agréable.* »

- Citoyenne du groupe de discussion avec Maison des Familles de Mercier-Est, 25 janvier 2020

Face à ces difficultés, les personnes modifient leur trajet ou prévoient plus de temps. Pour être certaines d'arriver à l'heure, plusieurs personnes au sein des groupes au Cégep Gérard-Godin, à Montréal-Nord ou à Côte-des-Neiges partent deux heures à l'avance, même lorsque le trajet prend un temps deux fois plus court en temps normal. Plusieurs participants demeurant dans les secteurs périphériques se sont dotés d'une automobile pour faciliter leurs trajets. Certains employeurs prévoient des navettes qui ne sont pas coordonnées nécessairement avec le réseau public d'autobus. Pour les personnes travaillant de nuit, les correspondances entre le métro, la navette de leur employeur ou les autobus rendent très variables les temps de trajet. Deux travailleurs résident à Côte-des-Neiges et doivent chaque jour transiter par le quartier Saint-Michel, où la navette de leur employeur vient les chercher et les déposent, et ce dans le cadre d'emploi avec des horaires atypiques. Ce trajet peut prendre de 45 minutes à 2 h 30, notamment selon les correspondances entre la navette de l'employeur et les services de bus de la STM. Plusieurs participants à Mercier-Est ont aussi mentionné que les autobus express ne prenaient pas les voies réservées, car elles sont en trop mauvais état.

« *J'utilise quotidiennement le bus et le métro pour aller au travail. Pour le bus, malgré une distance limitée de trajet ça met, au moins 20 minutes parce qu'il y a beaucoup d'arrêts et beaucoup de gens qui montent dans le bus. Je peux attendre très longtemps le 93, c'est extrêmement lent, je peux attendre le bus près d'une heure. Moi, il y a une navette qui me dépose au métro Saint-Michel pour retourner à la maison j'attends le bus 93 dans le froid c'est extrêmement dangereux, parce que je peux attendre le bus parfois une heure. Il n'y a rien pour attendre, dans le quartier il n'y a pas de McDonald's où je pourrais attendre au chaud.* »

- Citoyenne du groupe de discussion avec PROMIS, 18 décembre 2020



Pour un parent de jeunes enfants, vivre à proximité d'un mode de transport collectif fréquent permet aux enfants d'apprendre tôt à utiliser seuls les transports collectifs. Ce parent visait l'âge de 10 ans pour que ses enfants se déplacent seuls en transport collectif.

Un seul participant a évoqué utiliser une application mobile pour se déplacer en transport collectif, l'application Transit, qu'il a décrite comme « pas toujours fiable ». Une participante a utilisé l'application créée par la STM, mais celle-ci ne fonctionne plus. Les itinéraires quotidiens semblent élaborés sur la base de l'expérience ou grâce aux conseils donnés par des personnes de l'entourage. Tous ne se souviennent pas nécessairement du moment ou de la façon dont ils ont décidé de leur itinéraire quotidien (choix de ligne de métro ou de bus).

Plusieurs participants se sont plaints que les chauffeurs d'autobus n'ouvrent pas les portes des bus pendant que les usagers attendent dehors l'hiver. Cela arrive notamment aux terminus. Le temps d'attente pour les autobus est difficile avec des enfants l'hiver et le métro est difficile d'accès pour les personnes avec une poussette, car il y a peu d'ascenseurs. Ils mentionnent également les tarifs de transport en commun élevés et l'information sur les tarifs hebdomadaires ou mensuels qui n'est pas toujours claire.

### **4.3 Marche**

Une très forte majorité des participants utilisent quotidiennement la marche. Ils ont identifié localement des obstacles ou des dangers à la pratique de la marche. Les femmes et les jeunes sont plus nombreux à restreindre leur déplacement à certains moments de la journée. Les participants identifient peu de facteurs positifs associés à la marche, en dehors de la présence de verdure et de parcs. Cependant, lorsque des participants ont évoqué des environnements « calmes », c'était à plusieurs reprises en lien avec une circulation automobile réduite, comme cela a été remarqué pour les arrondissements Outremont, Le Plateau-Mont-Royal et Rosemont–La Petite-Patrie.

Les participants ont indiqué différents seuils de temps ou de distance pour que la marche soit un mode de transport acceptable. Un participant à Montréal-Nord indique ainsi que « huit minutes de marche l'hiver, c'est long ». D'autres participants ont indiqué marcher de plus longs moments, notamment des parents de Mercier-Est et des participants à Lachine, qui marchent de trente minutes à une heure pour rejoindre les stations de métro les plus proches. Au Cégep Gérald-Godin, plusieurs participants marchent trente minutes pour rejoindre le Cégep depuis leur domicile.

Le manque de propreté, le déneigement défaillant et un mauvais entretien de l'espace public nuisent à la qualité de vie et à la marchabilité. Cela a été mentionné spécifiquement par les groupes à Montréal-Nord et à Lachine.

### **4.4 Vélo**

Le vélo n'est quasiment pas utilisé au sein des groupes de nouveaux arrivants. Il est seulement utilisé au sein des deux groupes de parents de jeunes enfants, et davantage au sein de celui situé dans les secteurs centraux (Le Lion et la souris). On y trouve même cinq cyclistes d'hiver, dont deux qui se déplacent en vélo l'hiver avec leurs enfants. Ils critiquent

des pistes cyclables trop étroites, notamment pour se déplacer en vélo avec de jeunes enfants qui débutent. Même les pistes cyclables protégées ne le sont pas suffisamment.

Une majorité de participants est ouverte à la pratique du vélo, mais craint pour leur sécurité du fait du manque de pistes cyclables (notamment à Montréal-Nord, Côte-des-Neiges et au Cégep Gérald-Godin) et du comportement des automobilistes (deux accidents mentionnés). Au Cégep Gérald-Godin, deux personnes ont abandonné l'usage du vélo, car la pratique est trop dangereuse. Trois personnes l'utilisent mais pour de courtes distances dans les rues résidentielles.

« Les pistes cyclables ne sont pas agréables du tout contrairement à Lachine ou Pointe-Claire, qui en ont de belles. Pour venir à vélo au Cégep, c'est insupportable et dangereux. Il faudrait traverser le boulevard St-Charles c'est dangereux et en plus on ne voit pas le marquage au sol, pas de séparation des voies, pas de piste cyclable. Les trottoirs ne sont pas larges, pas de passage pour piétons. Donc le vélo, non. »

- Citoyen du groupe de discussion au Cégep Gérald-Godin, 10 décembre 2019

#### 4.5 Automobile

Seuls quelques participants utilisent quotidiennement l'automobile. On les retrouve majoritairement parmi les parents de jeunes enfants, et parmi eux, ils ont été plusieurs à regretter devoir utiliser l'automobile, mais le font pour faciliter leurs déplacements entre le service de garde et leur lieu d'emploi. Ils ont mentionné n'avoir qu'une seule voiture et que c'est l'adulte de la famille responsable d'aller chercher les enfants qui l'utilise. Une personne s'interrogeait même à savoir dans quelle mesure la dispersion des services de garde sur le territoire génère des déplacements automobiles.

La voiture semble envisagée comme un moyen transitoire de déplacement, durant les plus jeunes années de leurs enfants.

#### 4.6 Cas où des participants ont renoncé à un emploi ou à une activité à cause du transport

Pour chaque groupe, la question était posée à savoir si les participants avaient déjà renoncé à un emploi, à une activité ou à un événement à cause de difficultés de déplacements. L'essentiel des cas où une personne avait renoncé à un emploi du fait de difficultés de transport concernait l'accès à des parcs industriels, notamment celui de Lachine. Parmi le groupe rencontré à Côte-des-Neiges et celui à Lachine, plusieurs personnes ont mentionné avoir refusé des emplois dans ce secteur ou l'accès au centre-ville pour les étudiants du Cégep Gérald-Godin.

« Mais il y a un autre point, le quartier industriel qui est coupé de Lachine. Pas d'autobus de nuit, pour revenir chez lui après son travail. On pourrait y aller à pied mais il n'y a pas de passage à niveau. Donc »

*beaucoup de gens refusent des emplois de Lachine jusqu'au quartier industriel. L'absence de passage, fait qu'il y a une impossibilité d'y accéder. C'est vraiment important, car les emplois à Lachine sont très payants. Il y avait une passerelle pour aller sur l'avenue Normand. La passerelle a été démolie.*

- Citoyenne du groupe de discussion à Lachine, 23 janvier 2020

#### **4.7 Mobilité contrainte par des contrôles policiers**

Parmi les participants rencontrés au Cégep Gérard-Godin, deux ont relaté subir un traitement injuste de la part de la police à Montréal et dans certaines municipalités de l'ouest de l'île, du fait de leur apparence et de leur origine présumée.

« *En me promenant le soir, on se fait un peu interpellé, c'est du délit de faciès avec la sirène parce que je ressemble au prototype du gars qui pose un problème pour la société. C'est une habitude et souvent l'été c'est là que je sors le plus. On me demande « Qu'est ce que tu fais là? ». J'ai eu un changement de coupe de cheveux et maintenant ça m'arrive moins. Ça dépend des zones aussi à Vaudreuil, je me sens plus libre, j'ai pas peur par exemple de me faire arrêter. Mais à Dollard-des-Ormeaux, oui. À Dollard-des-Ormeaux, je me fais interpellé en permanence par la police pour aucune raison.* »

- Citoyen du groupe de discussion au Cégep Gérard-Godin, 10 décembre 2019

La police peut parfois se stationner au milieu d'une entrée-charretière, pour bloquer le trottoir et s'adresser aux jeunes piétons.

« *Au métro Côte-Vertu et à Saint-Laurent, on t'arrête pour rien, pour te faire chier et te demander des justifications. Alors qu'ils savent déjà tes infos comme c'est toujours le même policier, on nous connaît.* »

- Citoyen du groupe de discussion au Cégep Gérard-Godin, 10 décembre 2019

#### **4.8 Mobilité contrainte par le sentiment d'insécurité associée à la drogue et aux problèmes de santé mentale**

Lorsque l'enjeu de la sécurité ou des endroits à éviter ont été évoqués, dans l'essentiel des cas, les participants les ont reliés à des problématiques en lien avec la drogue ou la santé mentale.

« *Il y a des gens qui errent, je me suis fait insulter la semaine dernière. J'avais fait une plainte parce qu'une personne avec des troubles mentaux se mettait à hurler pendant la nuit. On a des problèmes aussi avec les alcooliques et les drogués.* »

- Citoyen du groupe de discussion au Cégep Gérard-Godin, 10 décembre 2019

Le rassemblement de groupes dans certaines rues, comme ça a été mentionné à Lachine et Montréal-Nord peut également susciter un sentiment d'insécurité.

« *Le boulevard Maurice-Duplessis est à éviter le soir. Par exemple, c'est interdit de fumer en public, mais plusieurs personnes s'y retrouvent pour fumer, et les personnes sous les effets de la drogue peuvent faire des choses sans réfléchir.* »

- Citoyen du groupe de discussion à Montréal-Nord, 23 janvier 2020

Plusieurs participants du groupe à Montréal-Nord expliquent l'insécurité par l'absence d'activités et l'isolement de Montréal-Nord du reste de Montréal, notamment du centre-ville. Dans les secteurs plus centraux, l'offre d'activités culturelles, sportives et les opportunités d'emploi occupent les jeunes et les tiendraient loin de l'« oisiveté et des délits ». À Lachine, un participant propose ainsi de payer les jeunes pour qu'ils puissent travailler à l'entretien de la Ville.



# SYNTHÈSE PAR GROUPE DE DISCUSSION

Les synthèses sont présentées selon les quatre groupes socioéconomiques consultés.

## Adolescents de 13 à 17 ans

### Loisirs St-Jacques (secteur central)

Loisirs St-Jacques est un organisme qui vise à soutenir les jeunes âgés de 5 à 20 ans résidant dans les Habitations Jeanne-Mance.

### Résumé du déroulement

La discussion a eu lieu le 6 février 2020 de 18 h à 20 h. Le groupe était composé de 11 personnes, quatre filles et sept garçons, âgés de 13 à 15 ans. Ils résident tous dans les Habitations Jeanne-Mance et neuf sont scolarisés à l'École secondaire Jeanne-Mance située au sud de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Les discussions les plus longues et les plus animées ont concerné les relations difficiles avec les résidents aînés des Habitations Jeanne-Mance, les problèmes de drogue et d'insécurité aux abords des Habitations, les fêtes de quartier et les meilleurs trajets pour se rendre jusqu'à l'école Jeanne-Mance. Les discussions ont peu porté sur les environs des Habitations, mais davantage sur les Habitations Jeanne-Mance elles-mêmes, que plusieurs ne sont pas encore autorisés à quitter seuls.

### Figure 3

#### Vue aérienne du secteur des Habitations Jeanne-Mance



Source : GoogleMaps, 2020

## Faits saillants

- Habitations Jeanne-Mance : bel espace pour socialiser et s’amuser même s’il existe des difficultés de cohabitation avec les aînés.
- Insécurité et vols avec la présence de drogue aux environs.
- Présence de nombreux commerces et festivals à proximité, ce qui justifie de rester dans le quartier. Il y a moins de fêtes de quartier qu’auparavant, les événements et jeux de la rue sont appréciés.
- Jusqu’à récemment, il y avait des balançoires et plus d’arbres, qui sont amusants pour tous les âges. Les nouveaux modules sont trop spécifiques aux plus petits.
- Trajets difficiles jusqu’à l’École Jeanne-Mance.

## Constats spécifiques au territoire

- L’entretien des patinoires des Habitations Jeanne-Mance la nuit est très bruyant.
- Les abords de la gare d’autobus au coin de la rue Berri et du boulevard de Maisonneuve sont dangereux du fait de nombreuses personnes avec des troubles de santé mentale et de consommation de drogue.
- Certaines rues transversales à la rue Sherbrooke sont utilisées pour faire de la vitesse en vélo ou pour glisser : les rues Sanguinet et Hôtel-de-Ville.
- La rénovation de certains logements pour améliorer l’isolation a réduit la taille de certaines chambres.
- Une personne, dont le logement se situe au rez-de-chaussée, a indiqué que son logement avait fait l’objet deux fois de tentative d’entrée par effraction. Il est arrivé que quelqu’un frappe à la fenêtre pour tenter de rentrer.

Leurs recommandations visent essentiellement l’accès à des installations publiques de qualité, que ce soit des parcs mieux aménagés, de meilleures installations sportives d’intérieur ou des bibliothèques ouvertes durant de plus longues périodes, et enfin des services de transport scolaire desservant les écoliers et les emmenant directement à leur école, plutôt qu’avoir à emprunter les bus généraux.

## Cégep Gérald-Godin (secteur périphérique)

Le Cégep Gérald-Godin est situé au 15615, boulevard Gouin Ouest dans l’arrondissement de L’Île-Bizard–Sainte-Geneviève.

## Résumé du déroulement

La discussion a eu lieu le 10 janvier de 12 h à 14 h dans les locaux du Cégep. Le groupe était constitué de 10 étudiants âgés de 17 à 29 ans, soit sept femmes et trois hommes. Voici les lieux (municipalité, arrondissement ou quartier de résidence) où ils ont indiqué habiter :

- Pierrefonds (3);
- Dorval;
- Vaudreuil;
- Cartierville;
- Sainte-Geneviève;
- L’Île-Bizard;

- Beaconsfield;
- Dollard-des-Ormeaux.

Sept personnes ont mentionné demeurer chez leurs parents et trois avec leur conjoint ou en colocation. Huit personnes sur 10 ont leur permis de conduire et cinq ont accès à une automobile. Sur les 10 personnes présentes, deux regrettent leur choix de lieu de résidence, une personne à Cartierville et une autre à Pierrefonds. Cette dernière habitait auparavant Verdun, où elle était plus proche du centre-ville.

Le sujet qui a le plus occupé et animé les discussions est celui de la mobilité en autobus. Les participants ont relevé des difficultés concernant la fréquence, la ponctualité et les problèmes de correspondance, notamment pour se rendre au centre-ville. Ils renoncent parfois à s'y rendre du fait de la durée du trajet. Aussi, la discussion sur la relation avec les services de police, qui a résulté de la question sur les lieux dangereux ou à éviter, a suscité des réactions fortes des participants.

### **Faits saillants**

- Dépendance au réseau d'autobus et difficulté avec la fiabilité et la régularité du réseau.
- Résidant tous dans l'ouest de l'île, ils sont en majorité satisfaits de leur milieu de vie.
- Ouverts à faire du vélo si les infrastructures sont sécuritaires.
- Difficultés à se rendre au centre-ville pour leurs loisirs ou le travail. Plusieurs s'y rendent en voiture. En transport collectif, le trajet peut prendre jusqu'à trois heures selon les correspondances et le moment de la journée.
- Le centre d'enfouissement de l'ancienne carrière Meloche, dans Pierrefonds, génère beaucoup de mauvaises odeurs selon des résidents de Pierrefonds et Sainte-Geneviève.

### **Constats spécifiques au territoire**

- Le centre d'enfouissement de l'ancienne carrière Meloche génère des mauvaises odeurs jusqu'à Sainte-Geneviève : « Sur le boulevard, on sent cette odeur, même les fenêtres fermées ».
- Obstacle pour venir au Cégep en vélo depuis Beaconsfield : il n'y a pas de lien cyclable nord-sud vers Sainte-Geneviève et le boulevard Saint-Charles est trop dangereux pour être parcouru à vélo.
- L'intersection entre le boulevard Gouin et le boulevard de Pierrefonds a été réaménagée et est plus dangereuse qu'avant.
- Les trottoirs du boulevard Gouin sont mal déneigés et mal déglacés.
- Les lignes de bus suivantes sont critiquées :
  - ligne 201 : retards et manque de fréquence;
  - ligne 411 : retards;
  - ligne 69 : détours mal conçus et mal indiqués;
  - ligne 68 : retards et ne passe parfois pas le soir;
  - ligne 121 : autobus à pleine capacité et qui refuse des passagers;
  - ligne 470 : autobus à pleine capacité.



Leurs recommandations ont porté essentiellement sur l'amélioration des services de transport collectif.

## Parents de jeunes enfants

### Le lion et la souris (secteur central)

Le Lion et la souris est un organisme à but non lucratif qui vise à offrir aux enfants un accès régulier à la nature et au jeu libre. L'essentiel de ses activités a lieu dehors, mais l'organisme dispose d'un local à Temps Libre, un espace de cotravail situé au 5605, avenue de Gaspé dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

### Résumé du déroulement

Le groupe de discussion a eu lieu le samedi 25 janvier de 10 h à 12 h. Le groupe était composé de neuf personnes, cinq femmes et quatre hommes, tous parents d'un à plusieurs jeunes enfants : une personne avec trois enfants, quatre personnes avec deux enfants et quatre personnes avec deux enfants. Voici leur lieu de résidence :

- Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (6);
- Rosemont–La Petite-Patrie (2);
- Verdun.

Les discussions les plus longues et les plus animées ont concerné l'accès à des logements de taille suffisante pour accueillir les familles. De nombreuses expériences ont été partagées à propos de la recherche de logements et la difficulté pour une famille d'être acceptée comme locataire par des propriétaires. Différentes stratégies pour la recherche d'un logement ont été mises de l'avant.

Au-delà des difficultés en termes de logement et de l'aspect financier, l'ensemble du groupe s'entendait sur la qualité de vie dans le quartier de résidence en particulier et à Montréal en général. Ils ont mentionné ne pas souhaiter pas s'établir ailleurs, sauf pour une personne s'appêtant à quitter Montréal pour la région. Mener sa vie quotidienne en tant que parent sans avoir à utiliser l'automobile et en utilisant le transport actif ressort comme un élément fondamental de leur qualité de vie, ainsi que le fait de croiser à pied tout un réseau social. Grâce à la richesse de ces contacts, ils ressentent une solidarité qui les amène à vouloir rester dans leur quartier.

### Faits saillants

- Grande difficulté à trouver un logement avec trois chambres, discrimination contre les familles avec enfants et prix élevé des locations et condos.
- Manque de logements de qualité et bien isolés (du bruit et de l'extérieur) pour les familles.
- Très satisfaits de la vie de quartier et de l'offre commerciale, institutionnelle et des services communautaires.
- Souhait pour avoir davantage d'espaces naturels (à distinguer des parcs artificiels et « surprogrammés ») et un meilleur lien avec les grands parcs de Montréal.



- Vie à Montréal en secteur central très appréciable (à la différence de la banlieue ou de quartiers montréalais périphériques).

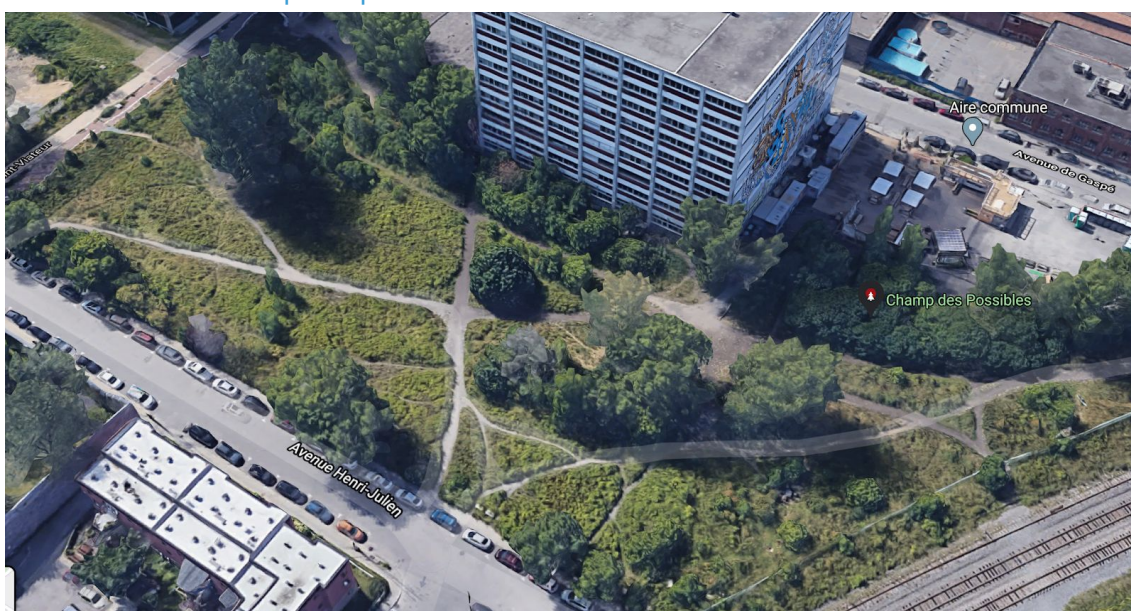
### Constats spécifiques au territoire

Considérant que les personnes présentes résidaient dans différents secteurs, peu de constats à l'échelle d'un seul quartier ont été faits. La discussion s'est concentrée sur le logement, les parcs et la mobilité active.

Leurs recommandations ont porté essentiellement sur l'abordabilité du logement pour les familles, l'accès à la nature en ville, avec des parcs laissant la nature se déployer avec un grand nombre d'arbres (comme le champ des possibles), et en facilitant la création de ruelles vertes.

### Figure 4

Vue aérienne du champ des possibles dans le Mile End



Source : GoogleMaps, 2020

### Maison des Familles de Mercier-Est (secteur périphérique)

La Maison des Familles de Mercier-Est est située au 700, rue Georges-Bizet dans le secteur de Mercier-Est de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Sa mission est d'offrir des services de soutien aux parents de jeunes enfants, notamment de halte-garderie.

### Résumé du déroulement

Le groupe de discussion a eu lieu le jeudi 23 janvier de 10 h à 12 h. Le groupe était composé de 10 personnes, cinq femmes et cinq hommes, tous parents de un à deux jeunes enfants. Ils résident tous à proximité des locaux de la Maison des Familles. Ils sont tous satisfaits de leur milieu de vie et une majorité d'entre eux ont noté le fort esprit de communauté du secteur et la présence de nombreux parcs de qualité. Seule une personne

ne disposait pas d'automobile. Deux personnes ont mentionné utiliser davantage l'automobile qu'ils ne l'avaient envisagé en emménageant.

Les discussions les plus longues et les plus animées ont concerné les difficultés à se déplacer en autobus, notamment en lien avec le non-respect des horaires affichés, la durée des trajets et les temps d'attente difficiles, particulièrement en hiver, avec des enfants. Les autres sujets abordés sont les dangers créés par la circulation automobile pour les piétons et les barrières physiques que sont l'autoroute 25 à l'ouest et la zone industrielle à l'est, et enfin la hausse du prix des logements.

### **Faits saillants**

- Vie communautaire très appréciée, logements abordables, malgré une difficulté croissante à trouver des logements de grande taille avec la hausse des prix des condos et des locations.
- Services d'autobus nécessaires pour se rendre au métro, mais services inefficaces qui entraînent le recours à l'automobile, notamment pour se rendre dans les commerces.
- Proximité avec industries polluantes et barrières physiques.
- Proximité avec le fleuve et les équipements publics (bibliothèques notamment) des secteurs voisins (Anjou, Pointe-Aux-Trembles).
- Dangers liés à la circulation automobile importante.

### **Constats spécifiques au territoire**

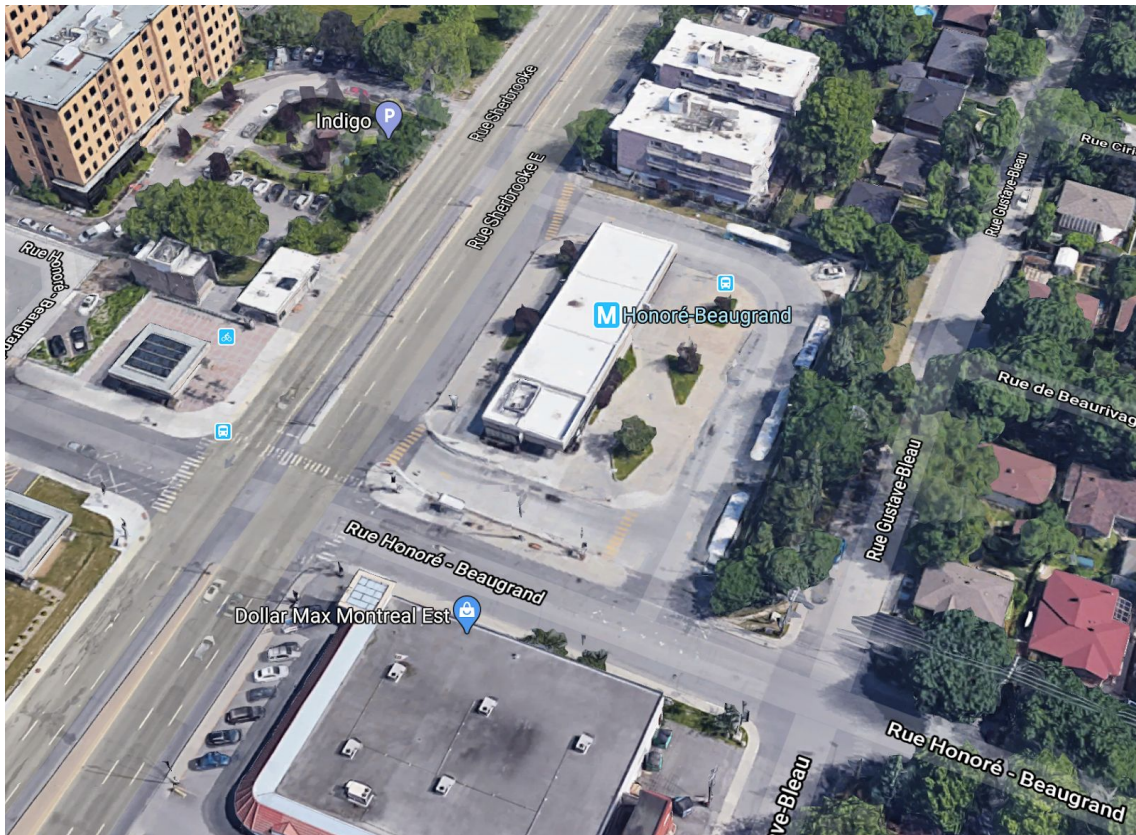
- Les participants sont préoccupés par la qualité de l'air et la pollution générée par les usines à proximité et la circulation automobile.
- Aux alentours de l'école Philippe-Labarre (située au 3125 avenue Fletcher), la circulation automobile est trop importante.
- L'Allée Norman-McLaren est très agréable.
- La traverse piétonne sur la rue de Contrecoeur n'est pas sécuritaire, car le marquage au sol disparaît.
- La circulation en vélo est dangereuse sur la rue de Contrecoeur.
- La ligne 186 jusqu'au métro n'est pas ponctuelle, des bus arrivent « par vague » et l'attente peut ensuite être longue jusqu'au prochain passage.
- La traverse piétonne au croisement des rues Aubry et Hochelaga est dangereuse, car l'arrêt n'est pas respecté par les automobilistes.
- La zone autour du métro Honoré-Beaugrand ne permet pas de déposer ou de venir chercher quelqu'un facilement en automobile.
- L'intersection entre la rue de Teck et l'avenue Fletcher ne dispose pas de traverses piétonnes malgré la présence de l'école Philippe-Labarre.
- Les condos Parc Saint-Victor et l'école Armand-Lavergne sont trop proches. Les condos donnent directement sur la cour de l'école et cette situation peut générer des nuisances. La circulation aux abords de l'école et la congestion créée par les parents en voiture au début et à la fin de la journée rendent les conducteurs impatients et augmentent l'insécurité.
- La traverse de la voie ferrée qui longe l'avenue Souigny est dangereuse, il manque des feux de circulation au croisement de la rue Hector.

- Le croisement des rues Sainte-Claire et Desmarceaux est dangereux du fait de l'absence d'arrêt pour les automobilistes sur la rue Sainte-Claire.

Les recommandations ont essentiellement porté sur l'amélioration des services de transport collectif.

### Figure 5

#### Vue aérienne aux alentours du métro Honoré-Beaugrand



Source : GoogleMaps, 2020



## Personnes sous le seuil de pauvreté

### Carrefour de ressources en interculturel (secteur central)

Le Carrefour de ressources en interculturel se situe au 1851, rue Dufresne, bureau 1, dans l'arrondissement de Ville-Marie. Il a pour mission de développer des ressources dans le domaine interculturel avec et pour les organismes et résidents du quartier Centre-Sud, afin de favoriser le rapprochement entre toutes les communautés du quartier.

### Résumé du déroulement

La discussion a eu lieu au centre Jean-Claude Malépart au 2633, rue Ontario Est dans l'arrondissement de Ville-Marie. Le groupe était composé de 10 personnes, dont huit femmes et deux hommes. Six personnes étaient des nouveaux arrivants, une personne immigrée de longue date (plus de 10 ans) et trois jeunes filles au secondaire qui ont grandi à Montréal. Une personne parlait peu français et s'est fait aider d'une autre participante pour traduire ses réponses de l'arabe au français. Parmi les lieux de résidence mentionnés, on retrouve :

- Centre-Sud (5);
- Plateau-Mont-Royal (3);
- Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (2).

Les discussions les plus longues et les plus animées ont concerné différents événements liés aux problèmes de drogue et de santé mentale aux abords du métro Frontenac, dans le bus et à proximité des commerces. Certains participants ont expliqué voir de tels problèmes jusque dans le bâtiment où ils habitent.

### Faits saillants

- Lieu vivant et agréable durant la journée, plus dangereux le soir à cause de la drogue (flânerie, bruits, etc.).
- Logements trop petits pour les familles.
- Proximité du métro, des commerces, des centres de loisirs et des parcs.
- Recours à la voiture pour atteindre certains commerces, activités culturelles ou religieuses de la communauté d'appartenance et pour les familles.
- Pour les adolescents, les activités dans les parcs sont très attrayantes, mais certaines ont été annulées ou déprogrammées suite à des heurts entre des groupes de jeunes et entre des jeunes et la police.

### Constats spécifiques au territoire

- La ligne de bus 94 n'est pas régulière.
- Des participantes évitent le Bain Mathieu, car elles s'y sont fait interpeller ou jeter des bouteilles par des personnes saoules.

Les recommandations ont essentiellement porté sur l'amélioration des services de transport collectif.

## **Groupe d'Entraide Lachine (secteur périphérique)**

Le Groupe d'Entraide Lachine est situé au 1310, rue Notre-Dame Ouest dans l'arrondissement de Lachine. La mission de l'organisation est d'offrir des services d'accompagnement, de soutien, d'écoute et d'éducation aux personnes qui vivent ou ont vécu des problèmes de santé mentale. Le Groupe d'Entraide Lachine tient un centre de jour ouvert tous les jours de 9 h à 16 h. Ce sont des personnes vivant avec des troubles de santé mentale qui ont participé à cette discussion.

### **Résumé du déroulement**

La discussion a eu lieu le jeudi 23 janvier de 14 h à 16 h. Le groupe était composé de trois femmes et sept hommes, résidant tous à Lachine en tant que locataires. Ils vivent tous à Lachine depuis au moins une vingtaine d'années. Ils apprécient la proximité avec le bord de l'eau et la présence de commerces. Ils critiquent les problèmes de propreté et de parasites. Seule une personne au sein du groupe a mentionné utiliser l'automobile, les autres participants se déplacent à pied, en autobus et plus rarement en métro. La majorité des participants font leurs déplacements quotidiens à pied.

Les discussions les plus longues et les plus animées ont concerné la présence de rats et de souris et la gestion des déchets, la distinction entre le sud de Lachine plus dangereux et défavorisé et le nord de Lachine plus favorisé et plus agréable.

### **Faits saillants**

- Quartier apprécié pour les abords du fleuve et la présence de commerces.
- Difficultés avec le bruit (police, pompier, regroupements de personnes), la gestion des déchets (odeurs) et la présence de rats.
- Séparation symbolique entre deux secteurs de Lachine, l'un plus favorisé à l'est de la 32<sup>e</sup> avenue et l'autre moins favorisé à l'ouest. Deux sous-secteurs sont identifiés comme « à éviter », soit la rue Duff Court et le triangle compris entre les rues Victoria, Saint-Antoine et la 32<sup>e</sup> avenue.
- Proximité avec le fleuve.
- Conflits d'usage aux abords du fleuve entre piétons et cyclistes.

### **Constats spécifiques au territoire**

- La rue Duff Court est évitée par plusieurs participants, car elle leur apparaît trop dangereuse.
- La présence de rats, particulièrement au sud de la 6<sup>e</sup> avenue, est un problème majeur.
- Le réseau de transport collectif ne comprend pas assez de liens entre le nord et le sud de Lachine.
- Le croisement entre la rue Victoria et la 25<sup>e</sup> avenue est dangereux.
- La police est souvent présente au croisement de la 32<sup>e</sup> avenue et de la rue Saint-Antoine, et le secteur semble dangereux.
- La cohabitation entre les cyclistes et les piétons est difficile sur la piste cyclable qui longe le fleuve entre la 20<sup>e</sup> et la 25<sup>e</sup> avenue.

- L'aménagement des Galeries Lachine est mal conçu pour les piétons et le secteur aux alentours manque d'éclairage.
- Marcher sur la rue Notre-Dame est désagréable et l'usage de drogue marque l'ambiance de la rue.
- L'accès à pied au quartier industriel de Lachine est très difficile et l'une des passerelles qui y donnaient accès (sur la rue Normand) a été détruite.

Les recommandations n'ont concerné aucune thématique spécifique et ils ont abordé tant la défusion de Lachine que la sécurité publique.

### Figure 6

#### Rue Duff Court à Lachine

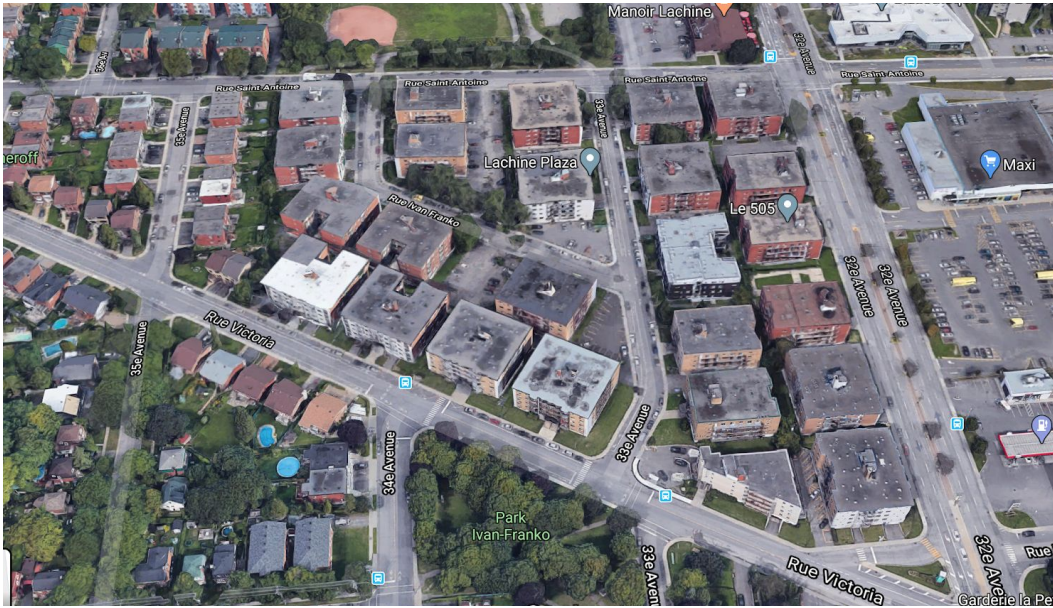


Source : GoogleMaps, 2020



**Figure 7**

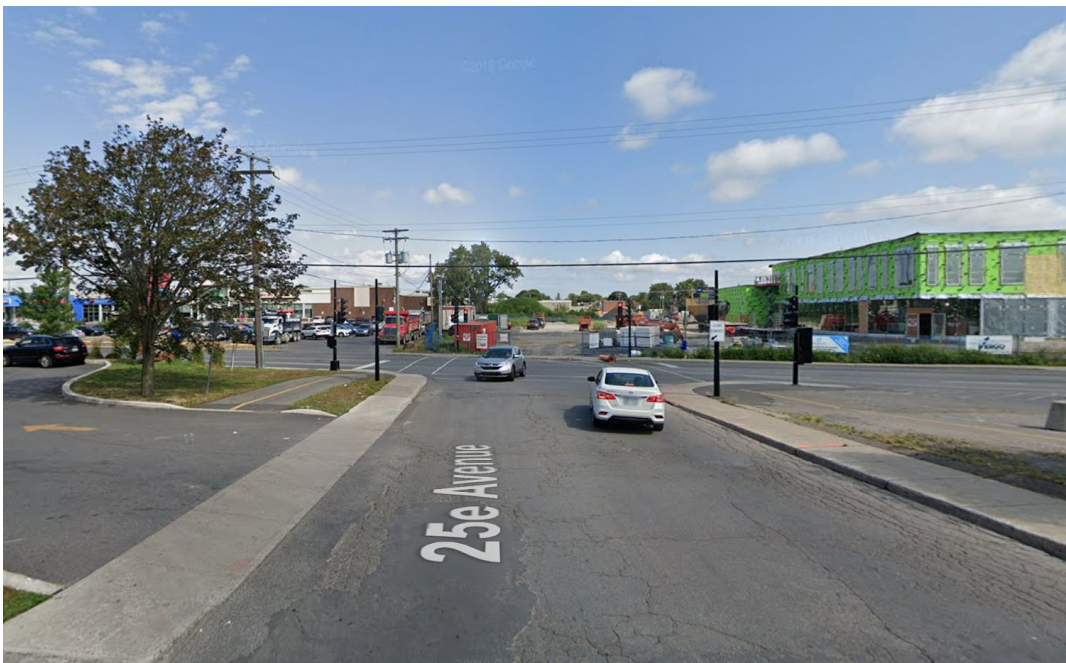
Vue aérienne du triangle compris entre les rues Victoria, Saint-Antoine et la 32<sup>e</sup> avenue



Source : GoogleMaps, 2020

**Figure 8**

Intersection de la 25<sup>e</sup> avenue avec la rue Victoria



Source : GoogleMaps, 2020

## Nouveaux arrivants

### PROMIS (secteur central)

Les locaux de PROMIS se situent au 3333, chemin de la Côte-Sainte-Catherine dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, aux abords du CHU Sainte-Justine. PROMIS est un organisme dont la mission est de venir en aide aux immigrants et aux réfugiés ainsi qu'à leurs familles dans leurs démarches d'intégration culturelle, sociale et professionnelle.

### Résumé du déroulement

La discussion a eu lieu le 18 janvier de 10 h 30 à 12 h 30 dans les locaux de PROMIS. Le groupe était composé de 10 personnes, dont sept femmes et trois hommes. Ce sont des personnes qui vivent à Montréal depuis plusieurs années pour la plupart. Voici les lieux de résidence qu'ils ont indiqués :

- Côte-des-Neiges (6);
- Saint-Michel (2);
- Outremont;
- Plateau-Mont-Royal.

Les participants de ce groupe sont satisfaits de leur choix de lieu de résidence. Ils apprécient la proximité du métro, des écoles et l'offre commerciale. Toutefois, la personne résidant à Outremont cherche un logement moins cher, et une personne à Saint-Michel a trouvé son logement dans l'urgence et cherche à déménager dans un autre secteur.

Les principaux sujets de discussion ont été les difficultés en transport collectif, particulièrement en autobus, notamment les longs temps d'attente entre les correspondances pour les personnes travaillant selon des horaires atypiques. Le groupe a également longtemps discuté du parc Martin-Luther-King (jusqu'à récemment le parc Kent). C'est un endroit agréable pour certains et insécurisant pour une participante.

Neuf participants ont mentionné se déplacer quotidiennement en transport collectif et une personne se déplace en automobile.

### Faits saillants

- Dépendance au transport collectif, difficultés dues aux horaires de travail atypiques.
- Mauvais lien avec le parc industriel de Lachine depuis Côte-des-Neiges.
- Pratique du vélo et de la marche marche dangereuse et cohabitation difficile entre ces modes.
- Importance du parc Martin-Luther-King (anciennement le parc Kent), agréable le jour en été, vide en hiver, dangereux le soir et la nuit.



## Constats spécifiques au territoire

- Le parc Martin-Luther-King semble moins entretenu que d'autres parcs et ne dispose pas de suffisamment de toilettes.
- Le marché fruitier extérieur au coin du chemin de la Côte-des-Neiges et de la rue Jean-Brillant est apprécié.
- Les lignes de bus suivantes sont critiquées :
  - ligne de bus 93 : retards le soir à Saint-Michel (après un trajet via une navette privée de l'employeur) avec une attente de près d'une heure.
  - ligne de bus 67 : autobus bondés le dimanche matin à l'heure de la messe du fait des nombreuses églises à proximité.
- L'espace entre la Plaza Côte-des-Neiges et le plus proche bâtiment au nord, où se situent des statues de métal, est désagréable et devrait être doté de bancs et de plantations.

Les recommandations des participants de ce groupe ont essentiellement porté sur l'amélioration des services de transport collectif et le meilleur accès aux zones d'emploi, tel que le parc industriel de Lachine.

Figure 9

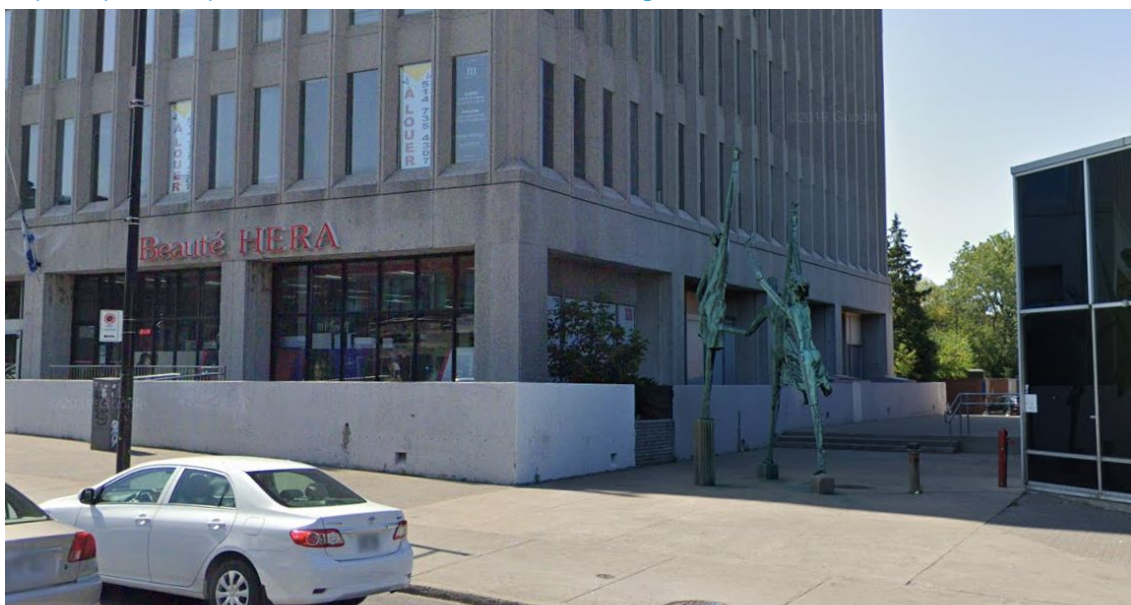
### Vue aérienne du parc Martin-Luther-King



Source : GoogleMaps, 2020

## Figure 10

### Espace public à proximité de la Plaza Côte-des-Neiges



Source : GoogleMaps, 2020

### Entre Parents de Montréal-Nord (secteur périphérique)

Entre Parents de Montréal-Nord est un organisme situé au 4828, boulevard Gouin Est dans l'arrondissement de Montréal-Nord. Entre Parents est une maison de la famille qui œuvre depuis 1985 au sein de la communauté de Montréal-Nord.

### Résumé du déroulement

La discussion a eu lieu le 10 janvier 2020 de 10 h 30 à 12 h 30 dans les locaux de la halte-garderie. Le groupe était composé de 10 personnes demeurant à Montréal-Nord, dont cinq hommes et cinq femmes, tous parents de jeunes enfants et récemment réfugiés au Canada (depuis moins d'un an). Ils ont cherché leur logement dans cet arrondissement parce que les prix y sont moins élevés, autour de 700 \$ par mois. Ils ont eu des difficultés à trouver un logement satisfaisant, du fait de refus de propriétaires ou de logements insalubres.

Les participants étaient satisfaits de la concentration de services et de commerces, mais ont critiqué l'insécurité, la propreté, le déneigement, l'absence d'activités communautaires pour intégrer les nouveaux arrivants et occuper les jeunes, et enfin l'éloignement du centre-ville, nécessitant deux heures de trajet pour s'y rendre. Deux personnes déménagent bientôt, soit pour se rapprocher du métro, ou pour aller à Laval suite à l'achat d'une automobile.

Les sujets qui ont le plus occupé et animé les discussions sont les stratégies pour obtenir un logement, l'insalubrité des logements et la grande difficulté de ne pas avoir accès à des services de garde abordables. Le fait de ne pas avoir le droit à des services de garde subventionnés en tant que demandeur d'asile contraint les femmes à l'isolement, particulièrement l'hiver.

### **Faits saillants**

- Personnes réfugiées dans la dernière année, accueillies à l'hôpital Royal Victoria : satisfaction de la vie au centre-ville comparée à celle à Montréal-Nord.
- Problèmes avec des logements insalubres ou mal isolés.
- Difficulté de s'approprier le quartier sans service de garde.
- Mauvais entretien et déneigement, comparé à d'autres arrondissements (ex. : Anjou), accumulation de bancs de neige.
- Centre-ville et lignes de métro difficilement accessibles.
- Certaines rues évitées, sentiment d'insécurité lié à la drogue et à l'oisiveté.

### **Constats spécifiques au territoire**

- Il y a des parcs en quantité suffisante, mais il manque d'équipements et d'activités.
- Parmi les endroits dangereux ou à éviter, plusieurs participants ont mentionné le boulevard Maurice-Duplessis, la rue Pierre et la rue Rolland. Un participant précise que « Montréal-Nord est une zone rouge, où le taux de criminalité est le plus élevé », et une autre précise que « ce n'est pas un bon endroit pour élever ses enfants ».
- Un participant se plaint que l'«on stocke la neige à Montréal-Nord, mais on ne déneige pas vraiment ».
- Un participant critique l'absence de piste cyclable dans Montréal-Nord, en comparaison à d'autres lieux.

Les recommandations de ce groupe ont porté sur la salubrité des logements et sur l'amélioration des services transport collectif.



## SOUHAITS ET RECOMMANDATIONS

Chaque groupe de discussion s'est conclu par trois questions ouvertes. Deux questions visaient le mode de déplacement et le lieu de résidence que les participants choisiraient s'ils n'avaient aucune contrainte d'argent. La dernière question concernait la mesure qu'ils mettraient en place s'ils devenaient maire ou mairesse de Montréal.

Tous n'ont pas répondu à ces questions. Ce sont des questions assez inhabituelles et pour certaines personnes difficiles à répondre, particulièrement devant un groupe. Ces questions concernent également des points d'amélioration qui ont été abordés précédemment durant la discussion, et donc que des participants n'ont pas nécessairement osé répéter. Enfin, l'exercice d'une discussion en groupe de dix personnes autour de thèmes nouveaux, bien que reliés à leur quotidien, est un exercice exigeant, qui laissait peu d'énergie aux moins habitués d'entre eux.

Les réponses étaient différentes selon les groupes. Trois groupes ont consacré plus de temps à répondre à ces trois questions et ont offert une plus grande diversité de mesures. Il s'agit des groupes du Lion et la souris, de la Maison des Familles de Mercier-Est et du Cégep Gerald-Godin. On peut postuler que les participants à ces groupes, qui fréquentent une organisation communautaire ou collégiale, sont davantage habitués à participer à des réunions et à s'exprimer en groupe.

Dans les autres groupes, certaines idées ou certaines mesures ont obtenu des signes d'approbation, ou ont fait en sorte que d'autres membres du groupe n'ont pas ressenti le besoin de les répéter.

La présentation des souhaits et des recommandations intègre donc ces différences entre les groupes et vise à donner une idée globale des préférences ou des mesures souhaitées par les participants.

### **Lieux de résidence**

À la question du lieu où ils résideraient à Montréal sans contrainte d'argent, une majorité de participants n'ont pas mentionné d'autres lieux que celui où ils résident actuellement. La question était ouverte et ne précisait pas s'il s'agissait du type de logement ou du quartier souhaité.

Parmi les participants des secteurs centraux, le quartier idéal semblerait être leur quartier, auquel on aurait apporté l'ensemble des améliorations exprimées lors des discussions, telles que l'amélioration de la propreté, des services de transport collectif, du déneigement, etc. Une forte majorité de participants ont affirmé ne pas souhaiter déménager de leur

quartier, même si celui-ci présente des défauts, des endroits désagréables ou un accès difficile aux zones d'emploi ou au centre-ville.

« Pour l'instant je suis bien ici car c'est en train de se développer. Il faut développer en priorité pour les gens qui vivent déjà là, au lieu de ramener des banlieusards. »

- Citoyen du groupe de discussion à Mercier-Est, 23 janvier 2019

Le centre-ville est le secteur le plus mentionné pour l'animation et la proximité d'une offre culturelle et commerciale étendue. Il a été mentionné cinq fois par des personnes n'y vivant pas actuellement, excluant donc les participants des Habitations Jeanne-Mance. Ce secteur est également apprécié par les personnes rencontrées aux Habitations Jeanne-Mance (attachées à l'offre commerciale du centre-ville), celles de Centre-Sud (attachées à l'animation de rue et du quartier) et celles de Montréal-Nord (dont une majorité a connu le centre-ville lors des premiers mois en hébergement à l'hôpital Royal Victoria).

« Être au centre-ville c'était bien, tout était à proximité. »

- Citoyen du groupe de discussion Montréal-Nord, 10 décembre 2019

Les arrondissements centraux sont ensuite les secteurs appréciés les plus récurrents, soit Rosemont–La-Petite-Patrie (quatre mentions) et Le Plateau-Mont-Royal (trois mentions), ainsi que les abords du Parc Jarry pour le calme, la verdure, la propreté et l'ambiance.

« Le Plateau et Rosemont sont des quartiers chers car ils sont bien tenus. La vie idéale, c'est là où il y a pas de construction. C'est cher parce que beau et c'est une bien meilleure ambiance, presque familiale et la vie sociale est plus marquée, c'est très chaleureux tu as envie d'être là. Moins de voitures, tu vas sortir tranquillement, tu peux faire tout à pied c'est beau c'est pas sale, Il y a pas de trous partout. Si t'as de l'argent, tu vas aller là ou c'est calme. »

- Citoyen du groupe de discussion au Cégep Gérard-Godin, 10 décembre 2019

Les autres endroits les plus souvent nommés sont Upper Westmount avec trois mentions, pour ses maisons luxueuses, le calme et la vue sur la ville. Les environs du Parc Jarry sont mentionnés trois fois. Sont mentionnés une seule fois : autour du métro Cadillac, l'Île-des-Soeurs, Vaudreuil, Kirkland, Ahuntsic, autour du parc Martin-Luther-King dans Côte-des-Neiges, aux abords de la rue Fleury dans Ahuntsic, dans la Cité Jardin à Rosemont.

## Mode de transport

La question du mode de transport idéal sans contrainte financière a fait l'objet de peu de réponses de la part des participants. Ce qui ressort de l'ensemble des discussions,



notamment quant au choix de localisation résidentielle, c'est le souhait de ne pas avoir besoin de l'automobile pour se déplacer, que ce soit pour des raisons environnementales (notamment au sein des groupes du Lion et la souris, de la Maison des Familles de Mercier-Est et du Cégep Gérald-Godin) ou pour d'autres raisons, telles que la congestion automobile, la difficulté à se stationner et principalement, parmi les nouveaux arrivants, pour le coût de la possession et de l'usage d'une automobile.

Globalement, le souhait de mode de transport le plus souvent exprimé est le métro, et les extensions des lignes actuelles ou des horaires du métro ont été mentionnées par une dizaine de participants.

Même si la marche n'est pas présentée comme le mode de transport idéal, de nombreux participants ont mentionné parmi les avantages de leur quartier le fait de pouvoir accéder à diverses activités à pied.

Une majorité de participants sont ouverts à l'usage du vélo, mais ne souhaitent pas en faire dans les conditions actuelles (aménagements déficients et comportements dangereux des automobilistes). Le souhait le plus explicite est celui de disposer de pistes cyclables plus larges pour pouvoir y circuler avec de jeunes enfants.

Le souhait de disposer d'une automobile est plus fort à Montréal-Nord, du fait de la distance avec le centre-ville et les zones d'emploi et de la longueur des trajets en transport en commun. Ce souhait est présent au sein du groupe dans le Centre-Sud, où les parents ayant plusieurs enfants ne voient pas de meilleures options pour des chaînes de déplacements entre le travail, l'école des enfants et la maison.

Les réponses les plus riches quant au mode de transport idéal des participants se trouvent dans la question de la localisation résidentielle, qui est déterminée grandement par son accès aux activités quotidiennes, et la possibilité d'effectuer de nombreuses activités à pied rapidement.

### **Mesures prioritaires**

Voici les réponses les plus récurrentes à la question suivante : « Imaginons que vous êtes demain maire ou mairesse de Montréal, quelle est la première chose que vous feriez pour améliorer votre qualité de vie à Montréal? »

Les mesures sont très diverses, peuvent être contradictoires les unes avec les autres, et sont parfois saluées par des participants au sein d'un même groupe.

Les mesures concernant le transport collectif sont les plus récurrentes, notamment la gratuité du transport collectif (cinq mentions), l'extension du métro vers l'est (trois mentions) et vers l'ouest (une mention), le service du métro 24h/24 (deux mentions), autoriser Communauto Flex sur l'ensemble du territoire (mentionné deux fois au Cégep Gérald-Godin), améliorer les services de bus en dehors des heures de pointe (trois mentions). Viennent ensuite les propositions suivantes mentionnées une fois :

- créer un axe du Réseau Express Vélo sur la rue Sherbrooke et y installer une ligne de tramway sur toute la longueur de l'île;
- améliorer l'aménagement des terminus de bus pour pouvoir facilement déposer, ou aller chercher quelqu'un en voiture;
- instaurer des lignes de bus exclusives aux écoliers du secondaire;
- décentraliser le réseau d'autobus dans Mercier-Est avec des lignes ne passant pas nécessairement par le métro Honoré-Beaugrand;
- faire s'arrêter la navette fluviale dans Mercier-Est;
- augmenter la limite de vitesse à 40 km/h dans les endroits où elle est à 30 km/h;
- réduire le prix du stationnement sur rue;
- construire des ponts pour sortir plus facilement de l'île de Montréal en auto;
- disposer d'ascenseurs dans toutes les stations de métro.

Améliorer l'offre de logements abordables pour les familles fait consensus parmi les participants du groupe du Lion et la souris, sujet qui a occupé une bonne partie de la discussion.

Étendre les heures d'ouverture des bibliothèques publiques ressort fortement auprès des trois étudiantes du secondaire ayant participé au groupe de discussion dans le Centre-Sud et auprès de ceux rencontrés aux Habitations Jeanne-Mance.

Dans le Centre-Sud, à Montréal-Nord et aux Habitations Jeanne-Mance, de nombreux participants demandent davantage d'activités sociales, culturelles et sportives, telles que les Jeux de la rue, ou des activités d'initiation à l'hiver (ex. : cours de patin) pour les nouveaux arrivants.

À Lachine et à Montréal-Nord, la proposition d'avoir des effectifs policiers plus visibles ou plus nombreux fait l'objet d'une large approbation.

De nombreuses mesures ont été proposées, les voici résumées par catégorie :

- Principes généraux :
  - abolir le capitalisme (Le Lion et la souris);
  - améliorer l'existant (Mercier-Est);
  - aménager globalement (Mercier-Est);
  - consulter directement au coeur des quartiers touchés par les projets (Mercier-Est);
  - mieux tenir compte de l'urgence climatique dans chaque prise de décision de la Ville (Le Lion et la souris).
- Gouvernance :
  - défusionner Lachine pour garder le contrôle des impôts collectés (deux mentions à Lachine);
  - intégrer les enfants dans la planification de la Ville (le Lion et la souris);
  - faciliter le processus administratif et baisser le seuil de signatures requises pour créer des ruelles vertes (le Lion et la souris);
  - organiser les activités de participation publique directement au coeur des quartiers touchés par les projets (Mercier-Est);

- varier les façons de consulter pour atteindre les citoyens de 0 à 100 ans (Le Lion et la souris)
- Logement :
  - augmenter la part exigée de logement abordable dans les nouveaux projets résidentiels au-delà du 20 % prévu dans le règlement actuellement à l'étude;
  - mieux réglementer Airbnb (Mercier-Est);
  - arrêter de promouvoir le quartier, et ainsi de hausser les prix des logements (Mercier-Est);
  - augmenter la taille des logements (Habitations Jeanne-Mance);
  - construire davantage de logements sociaux (Montréal-Nord).
- Parcs et équipements :
  - supprimer le terrain de pétanque qui ne sert qu'à des gens extérieurs aux Habitations Jeanne-Mance pour y mettre un terrain de soccer ou une piscine (Habitations Jeanne-Mance);
  - disposer d'une piscine extérieure de la qualité de celle située dans Saint-Michel (Habitations Jeanne-Mance);
  - transformer les espaces gazonnés des parcs en y plantant des arbres (Le Lion et la souris);
  - créer ou valoriser les espaces suivants : parc le long du boulevard Langelier, boisé Jean-Milot, boisé des Pères, ruisseau Molson (aujourd'hui disparu), parc-nature du ruisseau de Montigny (Le Lion et la souris).
- Aménagement urbain :
  - améliorer le verdissement (Côte-des-Neiges);
  - améliorer la mixité culturelle des quartiers et faire en sorte qu'aucun quartier ne semble réservé à un groupe ethnique en améliorant l'accès au logement pour tous (Côte-des-Neiges);
  - minimiser l'accès aux ruelles en auto (Le Lion et la souris).
- Opérations :
  - mettre en place un programme d'emploi pour que les jeunes puissent travailler aux services d'entretien pour 15 \$/h (Lachine);
  - mieux déneiger les trottoirs pour éviter que les piétons circulent sur la piste cyclable (Lachine);
  - installer des zones fumeurs (Habitations Jeanne-Mance);
  - améliorer le déneigement à Montréal-Nord;
  - ramasser les excréments dans les parcs (Côte-des-Neiges);
  - améliorer le pavage (Centre-Sud).
- Autres :
  - changer la perception négative des personnes vivant avec des troubles de santé mentale, par exemple en autorisant les personnes vivant sur l'aide sociale et qui ne sont pas en mesure de travailler à se déplacer en dehors du pays avec des proches pour des vacances tout en conservant le droit à l'aide sociale (Lachine);
  - augmenter le nombre d'écoles et la qualité de leur architecture (Mercier-Est);
  - ouvrir une école dans le centre-ville pour réduire le décrochage des jeunes du centre-ville (Habitations Jeanne-Mance).



# ANNEXE 1 : scénario d'animation

PROJET : INM - Ville de Montréal - Direction des plans et politiques :  
Groupes de discussion

## Publics

- Personnes âgées de 13 à 17 ans;
- Personnes en situation de pauvreté;
- Parents de jeunes enfants (0 à 3 ans);
- Personnes récemment immigrées au Québec et/ou s'identifiant à une communauté racisée.

## Guide d'animation : Déroulement préliminaire et propositions de questions

### Introduction : 10-15 minutes

Deux minutes INM : Mise en contexte sur la démarche de planification et ce qu'est le plan d'urbanisme et de mobilité

Cinq minutes présentant **qui** (SUM, DPP) vous demande **quoi** (votre réalité quotidienne et vos souhaits) **dans quel but** (nourrir le plan d'urbanisme et de mobilité)

**Important** : Gestion des attentes des participants : intrant dans la prise de décision et non un substitut à la décision.

### Logement et environnement proche (équivalent « quartier »): 15 minutes

*Notes : Envisager de ne pas trop parler de « quartier » mais d'orienter autour des trajets quotidiens. Un quartier est difficile à définir et pourrait occuper beaucoup de temps sans aider à la collecte d'informations. Pour éviter ça, utiliser différentes expressions pour qualifier l'environnement proche : proche de chez vous, dans votre coin, ...*

1. Pourquoi ou comment êtes-vous arrivés à vivre dans votre logement actuel? Comment avez-vous trouvé votre logement? Est-ce qu'il correspond aux critères que vous aviez quand vous cherchiez? Pourquoi? (Explorer raisons des choix de logement)
  - 13-17 ans : introduire notion de parents divorcés / demander si deux résidences différentes.
2. Aimez-vous le voisinage dans lequel vous vivez? Est-ce qu'il y a des endroits où vous aimez particulièrement vous promener ou des endroits par lesquels vous évitez de passer?
  - Nommer une chose que vous aimez particulièrement dans le quartier

### Espaces publics/aménagements urbains/services et équipements : 30 minutes

3. Fréquentez-vous des parcs ou des équipements publics (bibliothèques, gymnases) près de chez vous ou dans d'autres quartiers ? Si oui pourquoi, comment vous-y rendez-vous?
4. Est-ce que vous devez faire parfois des plus longs trajets que ceux que vous faites tous les jours pour aller faire les courses, pour vos loisirs ou rencontrer vos amis ou votre famille? Y a-t-il des services, des commerces ou des activités que vous aimeriez pouvoir faire plus près de vous? (Autre version de la même question: Êtes-vous obligés de vous déplacer plus longtemps parce qu'il n'y a pas ce qu'il faut autour de chez vous?)
5. Est-ce que votre rue est agréable? Avez-vous une ruelle derrière chez vous? Est-ce que c'est agréable ou pas? Si ça ne l'est pas, pourquoi? Qu'est-ce qui manque?

### Mobilité : 30 minutes

6. Comment vous vous déplacez pour votre trajet quotidien (ne pas rester sur le mode uniquement)? Pourquoi vous utilisez ces modes de déplacements? (Identifier motifs de déplacements quotidiens).

- Marchez-vous beaucoup? Si non, pourquoi? Si oui, est-ce agréable (quel trajet) ou désagréable?
  - Est-ce que vous faites du vélo? pourquoi? Pour quelles raisons n'en faites-vous pas plus (intérêt, matériel, besoin de déplacer des choses ou des personnes/enfants)
7. Perception sur la marche et le vélo (ex: qu'est-ce qui vous ferait marcher plus ? Prendre davantage votre vélo ?)
  8. Avez-vous déjà dû renoncer ou abandonner une activité, une offre d'emploi, un emploi ou un service pour des raisons de transport (trop cher, trop long, pas assez de fréquence)?
  9. Qu'est-ce que la Ville pourrait faire pour faciliter vos déplacements? (Améliorations?)

**Mise en situation : 30 minutes**

10. Demande résidentielle non exprimée: sans contrainte d'argent, où est-ce que vous choisirez de vivre et pour quelles raisons ?
11. Sans contraintes (ex : financière, logistique, temps, enfants, etc.), comment vous déplaceriez-vous dans Montréal?
12. Imaginons que vous êtes demain maire ou mairesse de Montréal, quelle est la première chose que vous feriez pour améliorer votre qualité de vie à Montréal ?

