

Séance de la soirée du 5 novembre 2007

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM
 Mme JOCELYNE BEAUDET, présidente de commission
 Mme JUDY GOLD, commissaire
 M. WEBER LAURENT, commissaire

CONSULTATION PUBLIQUE

PLAN D'ACTION FAMILLE DE MONTRÉAL

ATELIER 2
AMÉNAGER LA VILLE POUR LES FAMILLES
LES DÉPLACEMENTS, LES SERVICES À PROXIMITÉ

VOLUME 3

Séance tenue le 5 novembre 2007, 19 h
Centre Saint-Pierre
1212, rue Panet
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|----|
| PRÉSENTATION DES OBJECTIFS DE L'ATELIER, DU THÈME ET DES PARTICIPANTS, LOUISE ROY, présidente de l'OCPM | 1 |
| PRÉSENTATION DE LA VILLE DE MONTRÉAL | 2 |
| PRÉSENTATION DES PANÉLISTES : | |
| MARIE-CLAUDE LORTIE, journaliste et chroniqueuse La Presse | 17 |
| DIANE-GABRIELLE TREMBLAY, professeure-chercheure télé-université, Université du Québec à Montréal | 26 |
| MARIO RÉGIS, directeur général, Centre 1,2,3 Go!..... | 30 |
| MIKE PARENTE, directeur général, Société de développement commercial Plaza Saint-Hubert..... | 36 |
| REPRISE DE LA SÉANCE..... | 39 |
| RÉACTIONS DE LA SALLE : | |
| GENEVIÈVE DORVAL-DOUVILLE..... | 39 |
| SOPHIE PAQUIN..... | 43 |
| CARL BÉGIN | 47 |
| RICHARD HAJJ..... | 56 |
| FRANCIS LAPIERRE | 59 |
| PRÉSENTATION DES PANÉLISTES : | |
| RÉJEANNE LAROCHE, directrice, Direction de la santé publique CSSS de la Montagne, CLSC Côte-des-Neiges | 63 |
| DENISE BABIN, adjointe à la PDG, responsable des relations gouvernementales, Vélo Québec | 72 |
| CLAUDE D'ANJOU, directrice du Centre de gestion des déplacements Côte-des-Neiges... | 80 |

Mme JOCELYNE BEAUDET, présidente de la Commission :

Bonsoir, Mesdames et Messieurs. Je vous souhaite la bienvenue au deuxième atelier de consultation, qui porte sur l'aménagement de la ville pour les familles.

5

Mon nom est Jocelyne Beaudet. Je suis présidente de la commission et je suis accompagnée de deux commissaires : madame Judy Gold à ma gauche et monsieur Weber Laurent à ma droite. Nous avons aussi la présidente de l'Office de consultation publique, madame Louise Roy, qui va présider l'atelier.

10

La commission a un support technique de l'Office, qui comprend deux analystes; une personne à l'accueil, monsieur Lazar Aguiar; une personne à la logistique, madame Anik Pouliot; et le technicien du son, monsieur Alain Thériault. Tout ce qui se dit ce soir est pris en sténotypie par madame Lise Maisonneuve.

15

Alors, bon atelier. Je cède la parole à madame Roy.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

20

Alors, bonsoir. À moi de vous dire bonsoir et bienvenue à cet atelier qui porte sur le thème *Aménager la ville pour les familles*.

25

Alors, comme le disait madame Beaudet, c'est le deuxième atelier que la commission tient sur le Plan d'action famille déposé par la Ville de Montréal en consultation publique. Cet atelier-là, on l'a appelé *Aménager la ville pour les familles* parce qu'on a souhaité y regrouper plusieurs thèmes qui sont liés aux questions d'aménagement du territoire.

30

Alors, le thème de ce soir *Aménager la ville pour les familles* rassemble des volets, deux ou trois volets importants. Nous allons donc traiter de toute la question de l'aménagement des noyaux urbains, les services de proximité. Est-ce que les services qui sont offerts aux familles dans les quartiers de Montréal, sur les rues commerciales, sur les artères commerciales et à proximité satisfont aux besoins des familles. Est-ce que ce sont des services qui conviennent aussi, qui sont adéquats.

35

La même chose aussi en ce qui a trait aux services de transport, aux systèmes qui sont offerts pour aider les familles à se déplacer d'une manière efficace et ultérieurement ou conséquemment à bien gérer, à bien concilier le temps dévolu au travail, aux activités travail, aux activités loisirs, aux activités strictement familiales.

40

Donc, l'atelier ce soir, on l'a voulu une occasion d'enrichir la réflexion sur le thème

45 qui est proposé. Vous allez avoir l'occasion d'entendre les gens de la Ville de Montréal présenter le projet de Plan d'action famille sous l'angle du thème dont on vient de parler, mais on a aussi invité sept panélistes qui sont là ce soir pour vous donner aussi un témoignage à partir de leur expérience, à partir de leur connaissance d'un domaine qui est relié aux questions d'aménagement du territoire ou aux questions de services offerts par la Ville aux familles.

50 Si vous voulez bien, je vais vous les présenter tout de suite. Immédiatement à ma droite, madame Marie-Claude Lortie, qui est journaliste et chroniqueuse au quotidien La Presse. Tout de suite à sa droite, madame Diane-Gabrielle Tremblay, qui est professeure-chercheuse à la télé-université à l'Université du Québec à Montréal. À côté d'elle, monsieur Mario Régis, qui est directeur général du Centre 1, 2, 3 Go! C'est un centre dédié aux questions de transport.

55 À côté de lui, monsieur Mike Parente, qui est directeur général de la Société de développement commercial de la Plaza Saint-Hubert. Juste à côté, madame Réjeanne Laroche, directrice de la Direction de la santé publique du CSSS de la Montagne et du CLSC Côte-des-Neiges. Ensuite, madame Claude d'Anjou, à l'autre bout de la table, directrice du Centre de gestion des déplacements Côte-des-Neiges; et madame Denise Babin, adjointe à la PDG, responsable des relations gouvernementales à Vélo Québec.

60 Alors, chacun de nos panélistes vont avoir l'occasion de répondre à une question qu'on leur a posée et qui concerne la présentation de la Ville, et ils interviendront donc cinq minutes.

65 Puis ensuite, si vous voulez, on va vous inviter à venir poser des questions, à venir interagir autant avec les gens de la Ville qu'avec les panélistes, justement pour qu'on ait l'occasion de favoriser cette discussion qui peut enrichir la réflexion en préparation des mémoires.

70 Je me tourne maintenant vers les gens de la Ville et je vous présente monsieur Pierre Bélec. Monsieur Pierre Bélec est conseiller spécial aux affaires coopératives. C'est lui qui est le porte-parole pour la Ville de Montréal sur le dossier Plan d'action famille et je vais lui demander de présenter l'équipe de la Ville de Montréal.

75 **M. PIERRE BÉLEC :**

80 Oui. Je suis accompagné ce soir d'une partie des valeureuses personnes qui ont travaillé très fort cet été pour préparer notamment le plan collectif. Alors, à mon extrême droite, monsieur François Leblanc du Service de police de la Ville de Montréal. Robert Paré, de la mise en valeur du territoire et du patrimoine. Isabelle Morin, de la Direction des

85 transports. Marc Bélanger, de la Direction des études de la STM. Et il y en a même un ou l'autre dans la salle, mais je veux souligner en particulier Michel Valade, qui est commissaire au développement économique et qui pourra répondre, entre autres, du programme de soutien aux artères commerciales.

Sans plus tarder...

90 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Allez-y donc.

95 **M. PIERRE BÉLEC :**

Et je suis accompagné aussi de Jean Dominique, qui est mon complice dans toute cette affaire-là, en particulier quand on a travaillé beaucoup tous les deux avec les arrondissements, c'est un bout où il a travaillé fort et moi aussi.

100 Donc, je voudrais survoler très rapidement avec vous pour laisser la parole aux autres ce qu'on trouve essentiellement dans les documents que vous avez pris à l'entrée de la salle.

105 Alors, depuis septembre 2006, il y a presque 20 élus, au-delà de 500 citoyennes et citoyens, et une centaine de fonctionnaires qui, surtout au niveau donc des arrondissements, ont travaillé à établir un plan d'action local pour les familles. Et les messages qui nous sont venus des arrondissements ont beaucoup contribué à élaborer à la fois le cadre de référence et le plan d'action collectif.

110 Alors, le produit commun de l'ensemble de ces efforts-là, ça a été une vision qui est exprimée dans le cadre de référence, qui est le premier document qui était disponible à l'entrée. Et le deuxième, c'est, pour ce qui est des plans d'action, le plan collectif.

115 Les plans locaux ne sont pas tous produits. Il va s'en adopter, si vous voulez, encore une bonne dizaine d'ici la fin de l'année. Il y en a à peu près une dizaine qui sont déjà adoptés par les conseils d'arrondissement. C'est le résultat donc de cet effort-là et des personnes dont j'ai mentionné les nombres, si vous voulez, dans la première diapo.

120 Schématiquement donc la ville-centre a produit un cadre de référence, mais en interaction avec les gens qui produisaient les plans locaux sur le terrain. Alors, il y a eu pendant six mois un aller-retour entre les deux, ce qui fait que les deux se sont nourris les uns des autres à la fois au plan théorique et au plan pratique. Et une fois que le cadre de référence a été adopté, on en a dérivé un plan collectif pour les responsabilités de la Ville.

125 Ça s'inscrit dans plusieurs politiques, stratégies et plans, notamment le Plan d'urbanisme, la Stratégie de développement durable, le Plan de transport, la Stratégie d'inclusion en matière d'habitation, le Plan d'action en accessibilité universelle, la Politique de développement culturel et plusieurs autres qui sont mentionnés à l'intérieur des documents que vous avez.

130 La question qu'on pose d'une façon générale, c'est : est-ce qu'on a défini les bons enjeux? Est-ce que c'est ça les vraies questions qui se posent? Ça, c'est notre première question, je vous dirais.

135 La deuxième, c'est : au-delà de la Ville, parce que sûrement les gens vont faire des remarques de ce que la Ville pourrait faire et faire mieux, mais quelles actions peuvent être entreprises par les différents intervenants de la communauté pour réaliser *Montréal, ville avec enfants*? Parce qu'au fond, faire une ville de famille, c'est l'affaire de toute la communauté et pas seulement l'affaire de l'administration publique. Chacun a sa part là-dedans.

140 Dans les constats majeurs qu'on a pu faire au cours de cette démarche depuis un peu plus d'un an, il y en a quatre que je voudrais mettre de l'avant de façon plus spécifique. 20 % des familles québécoises sont montréalaises, 20 % des enfants québécois sont montréalais, de la Ville de Montréal.

145 Deuxièmement, on a des problèmes, c'est vrai, mais Montréal a des atouts exceptionnels de qualité de vie pour les familles. Et une partie de la démarche a été de les découvrir et puis de s'apercevoir à quel point la ville était aussi faite pour les familles.

150 Il y a par contre 30 000 jeunes adultes qui ont quitté, l'année passée en tout cas. Et il y a deux questions qui dépassent toutes les autres en termes de critères de choix ou d'éléments décisifs, c'est l'habitation dans toutes sortes de dimensions, le coût, la spaciosité, l'état, et aussi celui de la circulation automobile, qui est le thème principal derrière celui de la sécurité.

155 Les objectifs : mettre la valeur «famille» au coeur des actions de la Ville et la refléter dans tout ce qu'on publie; deuxièmement, consolider et développer la qualité de vie des familles de Montréal et même viser une cible à atteindre d'ici 2012; à long terme attirer, garder et fidéliser à Montréal un nombre de familles suffisant pour maintenir en santé l'écosystème humain montréalais et favoriser les liens intergénérationnels.

160 Le plan collectif est construit sur cinq thèmes. Le premier, c'est celui des quartiers vivants avec l'idée de soutenir leur vitalité; celui de l'habitation, qu'elle soit accessible et en bon état; la circulation des transports, une circulation plus rassurante pour tout le monde et des transports pour toutes les distances, les courtes comme les plus longues; l'ajustement

du sentiment de sécurité à la hauteur de la sécurité réelle dont nous bénéficions; et finalement, une offre en culture, en sports et en loisirs mieux financés et adaptés aux besoins des familles.

170 **M. ROBERT PARÉ :**

175 Mon bout de présentation aujourd'hui va porter sur les noyaux villageois. Le concept même de noyaux villageois pourrait constituer une réponse à un certain mythe qui veut que la ville soit un milieu pathogène pour la famille. Il s'inscrit également en faux contre la perception que la ville, c'est une espèce d'entité unimonobloc qui soit uniforme. C'est d'essayer aussi de donner une vision un peu plus humaine à la cité.

180 On voudrait juste rappeler qu'au début de la colonie, Montréal, dans le fond, ce n'était qu'un réseau de fortins, le vieux système de défense du régime français qui permettait aux gens de se défendre, oui, mais aussi de se rassembler et de célébrer. On a encore des traces de ce réseau-là à Pointe-aux-Trembles ou à Ahuntsic, qui sont les plus évidents. Certains ont été complètement oblitérés comme à Pierrefonds, par exemple.

185 Ces noyaux-là avaient deux fonctions principales, que l'on retrouve encore de nos jours. Et c'est juste pour noter que ces villages-là, si vous voulez, fonctionnaient à partir du commerce et des communications. Et c'est important de noter que les deux fonctions étaient présentes, parce qu'une rue strictement commerciale ne constitue pas nécessairement un noyau et une place publique ne servirait strictement qu'à des communications, ne constituerait pas un noyau non plus. C'est nos deux critères principaux.

190 Par la suite, on a l'échelle qui est extrêmement importante. C'est-à-dire que la proximité des biens et services font que tout est à distance de marche, il n'y a pas de stationnement, donc il n'y a pas nécessité d'avoir une automobile pour être capable de faire ses courses non plus.

195 Après ça, l'autre attribut qui est la fréquence, en moyenne, les gens vont fréquenter leur noyau villageois à peu près 300 fois par année, ce qui donne à peu près une présence à tous les jours. Et le fait qu'on ait des commerces de proximité de type dépanneur, de type marché d'alimentation ou encore garderie va permettre une fréquentation de plus en plus forte de ce noyau-là. Un centre commercial, lui, va pouvoir compter au mieux une fréquentation hebdomadaire.

200 Et par la suite, on arrive à un principe de la mixité. C'est-à-dire que les noyaux ne sont pas exclusifs, ils sont inclusifs. Tous les groupes d'âge, toutes les conditions socio-économiques vont se trouver et se retrouver. La diversité des commerces habituellement,

205

la diversité de la composition externe au noyau vont faire que ce point de ralliement là et ce point de communication là va favoriser, dans le fond, les échanges.

210 Tous ces noyaux-là sont structurés à partir d'une rue commerciale, comme je disais, mais toutes les rues commerciales ne sont pas des noyaux. Ici, vous voyez, par exemple, les images qui sont celles qu'on peut retrouver sur des sections de la rue Laurier ou des sections de la rue Monkland. Ces noyaux-là seraient considérés comme extrêmement actifs. Il y a des noyaux qui, eux, seraient plus de catégorie émergente, si vous voulez, comme la rue Masson ou la rue Beaubien.

215 Les noyaux ont également une typologie qui leur est propre, dans le sens que... j'ai comparé ça à des dents de peigne, si vous voulez. C'est que c'est souvent des rues qui sont dans une orientation est-ouest, avec beaucoup de rues qui vont se brancher sur une ancienne artère commerciale ou sur une artère commerciale qui fonctionne. Ces rues-là ont 220 une densité de population assez élevée et, partant de là, cette densité-là va permettre la vie et la reproduction, je dirais, du phénomène communication commerce, et ça, pour une bonne durée de temps.

225 Les principaux vecteurs de communication à l'intérieur même du noyau et sur les rues qui sont perpendiculaires sont les enfants. Ce sont eux qui vont être le véhicule des valeurs à l'intérieur de ces portions-là qui sont habités. Les parents, eux, vont former une communauté presque de type, je dirais, anonyme dans un premier temps. C'est-à-dire que le nombre de fois que les gens se rencontrent dans ces noyaux-là fait qu'il y a une reconnaissance visuelle qui se fait des gens.

230 Et partant de là, même sans se parler, je dirais, le processus de reconnaissance amène un processus favorable aux communications entre les individus et une espèce de sentiment d'appartenance à un groupe.

235 **M. PIERRE BÉLEC :**

Merci, Robert. Alors, nous allons maintenant passer à la présentation de Isabelle Morin qui a été pour nous la traductrice en termes familiaux du Plan de transport de la Ville.

240 **Mme ISABELLE MORIN :**

Alors, bonsoir à tous. Tout d'abord, j'aimerais ça présenter ma collègue de la Direction des transports, Sylvie Tremblay, qui est ici également pour répondre à vos différents questionnements ce soir.

245 Alors, je suis Isabelle Morin. Je suis conseillère en aménagement à la Direction des

transports. En fait, je fais partie de l'équipe de travail qui a rédigé le Plan de transport.

250 Donc, pour certaines personnes, ceux qui sont familiers avec le Plan de transport,
vous allez voir ce que le service vous présente dans le plan collectif vraiment pour les
familles. C'est, disons, une petite tranche transversale, si je peux m'exprimer ainsi, du Plan
de transport, puisque le plan s'adresse vraiment à toute la clientèle de la ville, à toute la
255 population, que ce soit des aînés, des familles, des gens ayant des limitations
fonctionnelles, des cyclistes, des piétons, des automobilistes, de moins en moins, mais
bon!

 Alors, je tiens à souligner aussi un élément de la vision du Plan de transport qui est
vraiment d'améliorer la qualité de vie des citoyens, notamment dans le domaine de la
260 sécurité. Alors, c'est surtout sur ce point-là que je voulais vous parler ce soir, donc en
termes de circulation et de sécurité des déplacements. On va parler un tout petit peu de
transport actif, puisqu'on a quand même des représentants de Vélo Québec. Donc, ça peut
être intéressant d'alimenter un peu la discussion.

 Alors, simplement pour vous dire que le réseau de transport de Montréal, c'est un
265 réseau très complexe, complexe en termes d'infrastructures et en termes de demande
également, en termes de sollicitation.

 Alors, on retrouve 200 kilomètres d'autoroute sur le territoire montréalais, 1 000
kilomètres d'artères, 4 000 kilomètres de rues collectrices et locales, 400 kilomètres de
270 pistes cyclables, plus de 1 million de déplacements motorisés en période de pointe du matin,
plus de 200 000 déplacements quotidiens par camion et probablement plus, ce n'est qu'un
estimé, ainsi que 192 lignes d'autobus.

 Et sans compter les piétons, les cyclistes, les personnes qui ont des limitations
275 fonctionnelles, donc qui ont des besoins vraiment particuliers.

 Alors en résumé, c'est un réseau qui est très, très sollicité et où on retrouve des
problématiques reliées finalement aux conflits d'usage.

280 Donc, même si on a l'impression qu'une grande, grande partie de la population a un
certain sentiment d'insécurité, il est bon de mentionner que Montréal quand même figure
parmi les villes en Amérique du Nord les plus sécuritaires, tout de suite après la Ville de
Toronto, si je ne m'abuse. Donc, plusieurs interventions en sécurité déplacements ont
permis cela.

285 Et à titre d'exemple, je vous cite certains éléments, certaines mesures, dont
l'augmentation de la présence policière. Je n'en dis pas plus, puisque mon collègue de la

SPVM va sûrement entrer plus dans les détails.

290 Donc, le maintien de l'interdiction du virage à droite au feu rouge également; l'installation progressive de feux piétons à décompte numérique; ainsi que l'adoption de diverses mesures d'apaisement de circulation dans des secteurs donnés, problématiques ciblées par les arrondissements et par la Ville.

295 Donc, on parle entre autres de réduction de la largeur des voies, l'élargissement des trottoirs, l'intégration de mails centraux peints, l'avancées de trottoir aux intersections, le marquage de la chaussée, l'installation de dos d'âne, etc. Et, bien sûr, la sécurisation aux abords d'établissements scolaires et des parcs.

300 Donc, malgré toutes ces mesures qui sont déjà en place et qui continuent de se mettre en place, il y a toujours encore trop de victimes sur le territoire. Annuellement, plus de 12 000 personnes sont blessées et de 570 sont tuées dans un accident de la route sur le territoire. À cela, 87 % des accidents arrivent sur le réseau local et c'est sûr qu'on note une concentration vraiment d'accidents piétons et cyclistes le long des axes majeurs et, bien sûr
305 au carrefour, aux intersections. C'est important de citer également que les piétons et les cyclistes représentent 50 % des victimes.

 Donc, la Ville a vraiment un objectif de réduire de 40 % le nombre d'accidents au cours des dix prochaines années. Pour ça, le service, l'administration met en place diverses
310 mesures, entre autres la création des quartiers verts, qui est quand même un élément de mesures très, très intéressantes pour les familles. Donc, c'est vraiment dans l'objectif l'augmenter la sécurité ainsi que la qualité de vie.

 Donc, dans les quartiers verts finalement, ce sera des quartiers qui seront vraiment
315 identifiés par les arrondissements localement, des endroits où il y aura différentes mesures mises de l'avant pour, comme je le disais, améliorer la sécurité.

 On parle de mesures de modération de circulation, des fermetures permanentes ou
320 temporaires de rues ou de ruelles à la circulation, l'augmentation de marquage, la modification à la réglementation pour le stationnement, les sens de circulation également. Alors, c'est vraiment pour créer des îlots verts donc qui sont très, très intéressants et beaucoup plus sécuritaires.

 Ensuite, il y a la poursuite de l'aménagement des rues. Donc, on parle de la
325 sécurisation de 50 intersections par année. Par sécurisation d'intersections, on parle de dégager les champs de visibilité. Souvent, on arrive à une intersection, on arrive pour avancer, on ne voit pas trop, les voitures empiètent sur le terrain. Alors, c'est des choses vraiment qui seront mises de l'avant. Il y a la modification du phasage et le minutage des

330 feux de circulation, l'installation de feux piétons, la bonification d'éclairage et de marquage également.

335 Ensuite, on en parle beaucoup, on entend beaucoup parler dans les journaux, on parle de réduction de limite de vitesse à 40 km/heure dans les rues locales. Et pour harmoniser les différentes pratiques vraiment au sein du territoire et pour avoir une réglementation d'ensemble, on parle d'une demande vraiment au gouvernement du Québec pour modifier le Code de sécurité routière.

340 Ensuite, il y a tout un volet pour le changement des comportements. Je laisserai mon collègue en parler plus en détail, mais on parle d'augmentation de la présence policière et la réalisation des campagnes de sensibilisation.

345 Finalement, une autre mesure en termes d'amélioration de la sécurité sur le réseau, on parle de la mise en place du Bureau de sécurité des déplacements, donc qui serait l'instance municipale qui traitera des enjeux relatifs à la sécurité des déplacements sur le territoire, qui prendrait probablement la forme d'une table d'échanges entre les différents partenaires et en ayant également vraiment une entité permanente à la Ville.

350 Donc, ce bureau aura comme mandat de développer, exploiter des outils de gestion et des données d'accidents, bien sûr de produire des diagnostics reliés à ces accidents, et de proposer des programmes et projets pour améliorer toujours le bilan routier. Ça fait pas mal le tour.

355 Donc, outre la circulation, la sécurité des déplacements, l'administration a un objectif de réduire l'indépendance à l'automobile. Donc, c'est clair dans le Plan de transport, on en a entendu parler aussi dans les journaux, c'est vraiment la volonté de la Ville. Et pour ce faire, l'administration mise sur des modes actifs comme la marche et le vélo.

360 À ce titre, je cite quelques exemples rapidement pour laisser la parole aux autres, mais je pourrai répondre à vos questions s'il y en a. Ce que le service propose, c'est vraiment de déployer des mesures favorables aux piétons, notamment aux abords des points d'embarquement majeur du réseau de transport en commun. Par exemple, la signalisation directionnelle, l'installation de mobilier urbain, pour rendre vraiment les déplacements à pied beaucoup plus confortables et agréables.

365 Mais il y a aussi l'encadrement de la mise en oeuvre locale de la Charte du piéton, encore là pour redonner aux piétons la place qui leur revienne en ayant vraiment des mesures concrètes localement via les arrondissements et les villes.

Il y a aussi l'élaboration d'un guide d'aménagement piétonnier pour s'assurer d'un

370 domaine public accessible universellement, donc pour tous : les petits, les grands, les gens
en fauteuil roulant ou des personnes qui peuvent avoir différentes déficiences. Et tout ça,
c'est vraiment dans le but d'harmoniser les différentes pratiques entre la ville-centre et les
arrondissements également, pour encore là viser un meilleur confort vraiment pour les
piétons.

375

Au niveau vélo, on parle de doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans, donc
de passer de 400 kilomètres à 800 kilomètres. Je pense que l'inauguration toute récente de
la piste Maisonneuve la semaine dernière en est un bon exemple. Alors, on a rajouté au
réseau cyclable à peu près un 4.5 kilomètres vraiment allant de la rue Berri à la rue Greene.
380 Et ce qui est important de mentionner, c'est que, par le fait même, les intersections qui sont
concernées par ces travaux-là ont été sécurisées en même temps.

Et aussi finalement, on propose aussi d'augmenter les places de stationnement pour
vélos. Plus précisément, on parle de quintupler le nombre d'ici 2021.

385

Alors, ça fait rapidement le tour.

M. PIERRE BÉLEC :

390

Merci, Isabelle. Alors maintenant, c'est notre autre collègue, François Leblanc du
service de police qui fait la présentation de *Agir sur les comportements*, en commençant par
une image convaincante.

M. FRANÇOIS LEBLANC :

395

Oui, merci. Effectivement, c'est un peu le nerf de la guerre qu'on a présentement au
SPVM, c'est vraiment de travailler sur les comportements des usagers. Vous allez
comprendre par tantôt des statistiques que le comportement des usagers est responsable à
80 % des accidents. Et c'est vraiment ce niveau-là qui va nous permettre d'atteindre le point,
400 comme on disait tantôt, zéro, de diminuer les blessés sur nos routes au niveau montréalais.

En 2005, au niveau du SPVM, on s'est doté d'une mission, que je vais vous lire
rapidement, qui est de:

405

*Promouvoir la qualité de vie des citoyens en se préoccupant activement des
problèmes de circulation, en augmentant le sentiment de sécurité des usagers de la route et
des plaisanciers ainsi qu'en développant des moyens pour améliorer le bilan routier sur le
territoire de l'île de Montréal.*

410

On a deux volets à cette mission-là. On parle vraiment d'améliorer le bilan routier et

on parle également d'augmenter le sentiment de sécurité, qui sont vraiment deux choses distinctes. Comme tantôt on disait, le sentiment, on a un très bon bilan routier, mais on voit encore que les citoyens ont souvent tendance à dire que les rues ne sont pas sécuritaires.

415 Je vais vous montrer un petit tableau du bilan 2006. Si on compare Montréal aux plus grosses villes du Québec, lorsqu'on regarde la dernière rangée surtout, qui compare le nombre d'accidents par 1 000 habitants, nous avons sur le territoire de la ville 17 accidents pour 1 000 habitants; à Longueuil, vous avez 22 accidents pour 1 000 habitants; à Laval 13 et à Québec 23.

420 Donc, si on regarde en gros, c'est sûr qu'on est trois fois, six fois plus que bien des gens. Mais en comparant par 1 000 habitants, on a relativement un bon bilan routier, mais il y a effectivement encore place à l'amélioration. On est encore loin de certains bilans dans les années passées qu'on a déjà eus.

425 Et quand je marque encore ici plus bas, 80 % des collisions, c'est surtout ça, c'est vraiment lié aux comportements et non pas à la fatalité. Donc, c'est des accidents qui sont possiblement, qu'on pourrait facilement remédier de nos bilans. Pour ce faire, en 2006, comme on a dit tantôt, il y a eu une embauche de 133 nouveaux policiers à la sécurité routière. Ces policiers-là ont été engagés en support déjà des agents de quartier qu'on appelle sécurité routière.

430 En 2004, nous avons déjà créé des policiers spécialistes dans chaque arrondissement, dans chaque poste de quartier, qui sont venus un peu comme policiers référence pour tous problèmes de circulation qu'il y avait au niveau de certains arrondissements. Et en 2006, ces 133 nouveaux policiers sont venus en support à ces agents-là dans les postes pour venir remédier aux problèmes de circulation, dont notamment en partenariat avec les gens d'aménagement du réseau, à trouver des solutions encore là pour rendre les rues plus sécuritaires.

440 On a déterminé pour 2007 nos priorités d'action, qui sont opérationnelles, organisationnelles, qui sont quotidiennes. Donc, pour nous, on demande à nos policiers à chaque jour de faire respecter le Code de la sécurité routière par les piétons, qui est une priorité pour nous et pour Montréal; le respect des limites de vitesse, notamment dans les zones scolaires et on pourrait rajouter également les zones de parc; le respect de la signalisation aux intersections; et le respect des voies réservées et l'interdiction d'interblocage. Ça, c'est vraiment les actions au quotidien sur lesquelles nous demandons à nos policiers en sécurité routière de se pencher.

450 Également à ça, on fait des campagnes annuelles de sensibilisation. Nous faisons deux campagnes auprès des piétons, une au printemps, une à l'automne. Nous faisons

455 une campagne sur la sécurité des cyclistes. On en fait également une pour la rentrée scolaire. On en fait une en début de janvier pour les véhicules de déneigement. Également une campagne sur l'alcool au volant, le port de la ceinture et la vitesse excessive. C'est en gros ce que nous faisons en plus au niveau de différentes campagnes avec différents partenaires au courant de l'année.

460 Si on va plus précisément au niveau de ce que nous faisons au niveau du volet famille, comme je disais, dans nos priorités on veut vraiment mettre l'emphase sur le respect des limites de 30 km/heure dans les zones scolaires et les zones de parcs. On veut vraiment s'assurer que, au moins les zones où les grandes densités d'enfants se retrouvent, sont sécurisées.

465 Également à chaque année nous faisons avec les commissions scolaires la révision des rues corridors que nous appelons. On veut que les enfants qui se dirigent à l'école soient dans des rues qui sont identifiées et qui sont également sécuritaires, et que les gens vont pouvoir utiliser sans problème.

470 On ajoute à ça évidemment la révision annuelle des traverses d'écoliers. On a 521 brigadiers sur le territoire, qui sont répartis de façon à ce qu'encore là les jeunes soient en sécurité lorsqu'ils se déplacent pour se rendre à l'école.

475 Je pourrais même rajouter à ça qu'au niveau des enfants, on a également une offre de services annuelle, au niveau des familles, que nous donnons au niveau des sièges pour enfants dans les autos. Dans chaque poste de quartier, il y a des policiers attitrés, si vous avez des problématiques avec vos sièges d'auto, si vous ne savez pas s'ils sont encore bons, si vous ne savez pas s'il est bien installé, on a un service également pour les familles, à ce niveau-là, pour s'assurer que les sièges d'auto sont en bon ordre et sont dans les normes.

480 Également, à chaque année nous avons l'activité ce qu'on appelle Génivélo. On va dans les écoles rencontrer les jeunes en début de saison estivale pour s'assurer que les jeunes puissent avoir des bonnes pratiques en matière de vélo sur le trottoir, sur la chaussée. Et on le fait également avec nos partenaires, dont Vélo Québec fait partie et d'autres partenaires.

485 Également l'opération Rentrée scolaire qu'on fait à chaque année au mois d'août. On veut s'assurer que les chemins des écoliers soient en bonne sécurité, que les automobilistes, les parents surtout qui viennent reconduire les étudiants, leurs enfants, respectent les zones de 30 km/heure et les règles de sécurité aux abords des écoles. Et également, on utilise dans les postes de quartier dans chaque arrondissement l'utilisation d'une approche planifiée qu'on appelle, planifiée et concertée par la détermination des

490

cibles.

495 Et lorsqu'on parle de cibles, c'est vraiment là que chaque poste de quartier, chaque
arrondissement, dépendamment de leur réalité locale, peuvent faire des demandes auprès
de l'agent de quartier sécurité routière qui, lui, va évaluer chaque situation cas par cas. Et
c'est vraiment selon les besoins spécifiques de chaque arrondissement, des parents, des
écoliers, des commissions scolaires que les problématiques vont être réglées en partenariat
avec les différents partenaires de la Ville.

500

Pour moi, c'est tout.

M. PIERRE BÉLEC :

505

Merci, François. Maintenant, je vais passer la parole à notre dernier proposeur,
Marc Bélanger qui est de la STM.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

510

Allez-y, monsieur Bélanger.

M. MARC BÉLANGER :

515

Je vous remercie. Pour le volet transport en commun, je vous propose de faire une
présentation plus globale de l'offre de services qui est offerte par la STM sur tout le territoire
de l'île de Montréal, pour ensuite cibler plus sur les interventions qui touchent l'utilisateur à
son quotidien, et évidemment la famille là-dedans.

520

Le transport en commun, c'est le réseau des autobus, c'est le réseau du métro et
aussi c'est le service de transport adapté.

525

Pour le réseau des autobus, on parle d'une flotte de 1 590 autobus, dont 1 000 sont
à plancher surbaissé, favorisant l'accès au véhicule autant pour les familles, pour les
personnes se déplaçant en fauteuil roulant comme pour les personnes âgées.

530

Le réseau de la STM comporte 192 lignes d'autobus, incluant 20 en service de nuit.
Et 126, soit 65 % du réseau, sont accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil
roulant. Sur le territoire de l'île de Montréal, la STM peut compter sur 11 voies réservées au
transport en commun et aux taxis, qui couvrent à peu près 45.5 kilomètres du territoire.

Pour le réseau du métro, on parle de 4 lignes de métro, 68 stations maintenant
depuis avril 2007 avec l'ouverture du métro de Montréal vers Laval. Et le parc de véhicules

comporte 759 voitures de métro, dont 336 qu'on appelle du matériel roulant de 1963 et 423 du matériel roulant de 1973. Je reviendrai plus tard un peu sur certains de ces aspects-là.

535

Le transport adapté, pour sa part, c'est une flotte de 90 minibus. Il y a des services de taxis adaptés et il y a environ 16 000 personnes qui sont admissibles au service de transport adapté.

540

L'achalandage annuel du transport en commun : 359.3 millions de déplacements, soit plus de 1 million de déplacements par jour. C'est une croissance de près de 7 % au cours des dix dernières années. On parle de 675 000 déplacements par jour qui se font en métro, 700 000 en autobus – donc ça se ressemble beaucoup – et 320 000 déplacements qui intègrent les deux modes, soit autobus et métro. Il y a plus de 2 millions de déplacements quotidiens qui se font en transport adapté.

545

Le transport en commun de Montréal, en termes de déplacements, ça représente 82 % des déplacements de toute la région métropolitaine et 70 % de tous les déplacements en transport en commun réalisés au Québec.

550

Maintenant, lorsqu'on regarde ce que la STM, et en collaboration avec ses différents partenaires, fait en ce moment sur le territoire de l'île de Montréal en termes de tarification et des services spéciaux, pour la tarification on parle d'une gratuité pour les enfants de 5 ans et moins, de tarif réduit pour les enfants de 6 à 11 ans, les écoliers de 12 à 18. Et pour les étudiants de 18 à 25 ans, il y a un tarif qu'on appelle, nous, la «carte privilège» chez nous.

555

La STM assure quotidiennement des dessertes scolaires, soit pour les entrées et sorties d'école. Autrement dit, il y a ajout de services très orientés, spécialisés pour le transport des écoliers. Pendant la période estivale, monsieur Arsenault de la STM, qui est ici dans la salle, pourrait vous en parler, il y a l'organisation de navettes pour les camps de jour sur le territoire de l'île de Montréal. Tous les arrondissements de la ville et les villes liées peuvent bénéficier de ce service.

560

Il y a des mesures de sécurité qui sont renforcées dans le métro avec des caméras. Il y a des services de navette lors de tenues d'événements familiaux comme la Journée des enfants, la Journée des musées, le Défi sportif. Il y a le service Entre deux arrêts pour les femmes en soirée. Comme à cette période-ci de l'année, c'est vers 19 h que les femmes peuvent bénéficier de ce service-là et, en période estivale, c'est à compter de 21 h.

565

Enfin, un service qui est offert, pas vraiment par la STM mais par des retraités de la STM, ça s'appelle le service de Réchaud-bus. En fait, ce n'est pas compliqué, c'est un autobus qui est transformé en cantine, qui dessert des écoles pour servir des déjeuners. En fait, le financement de cet autobus-là, la STM a donné un vieil autobus, et puis c'est les

570

575 employés de la STM par des cotisations volontaires qui assurent le financement de ce service-là, qui est de plus en plus en demande sur le territoire de l'île de Montréal.

580 Lorsqu'on regarde maintenant pour les véhicules, nous avons fait en 2001 et 2002 des essais avec des véhicules au carburant biodiesel, et puis cette expérience-là nous a conduits, à partir de 2008, à introduire graduellement dans le réseau des autobus hybrides et des autobus carburant au biodiesel, soit une composante de 5 %-95 %. C'est une composante où on ajoute 5 % de carburant biodiesel à l'intérieur des véhicules.

585 Les essais en 2001 et 2002 nous avaient montré qu'il y avait certains ajustements à faire mais que, dans l'ensemble, ça répondait très, très bien et puis ça diminuait de façon assez intéressante l'émission de polluants.

590 Enfin, pour 2009, la STM prévoit implanter sur 10 ou 11 lignes de son réseau des autobus articulés, autrement dit pour permettre une meilleure accessibilité aux services, parce que dans un autobus articulé vous avez trois portes au lieu de deux et, autrement dit, aussi plus de possibilité en termes d'ergonomie à l'intérieur du véhicule pour permettre l'accessibilité notamment aux poussettes et aux personnes qui se déplacent en fauteuil roulant.

595 Du point de vue des équipements et infrastructures. Vous avez pu voir notamment la station Beaudry pendant quelques mois, la station Frontenac aussi, il y a les programmes, qui sont en cours depuis le début des années 2000, qui s'appellent le programme Réno-systèmes.

600 Le programme Réno-systèmes, c'est tous les équipements fixes du métro, qui pour la plupart sont âgés d'une quarantaine d'années. On parle d'escaliers mécaniques, on parle de toutes composantes technologiques qui viennent s'ajouter au métro, la modernisation de notre centre de contrôle, qui est un endroit névralgique autant pour la sécurité que pour la bonne opération du métro.

605 Et puis ensuite, il y a le programme Réno-stations qui, lui, touche beaucoup plus à l'architecture des stations, qui elles sont aussi vieilles que les équipements. Donc, à ce moment-là, il y a des rénovations majeures à faire dans certaines stations de métro du point de vue de l'architecture.

610 Enfin, ce qui a été annoncé aussi, il y a le remplacement des voitures de première génération, ce qu'on appelait tout à l'heure, ce que je vous disais, le matériel roulant qui date de 1963, qu'on retrouve principalement sur la ligne 1 verte du métro. Donc, ces voitures-là seront remplacées.

615 Éventuellement, on parle de 2012 à peu près. Parce que ce n'est pas tablette des

rames de métro, ça ne s'achète pas comme une voiture, ça se commande, ça se teste et c'est des prototypes qui sont essayés. Donc, on parle d'un projet de 1.1 G\$, qui remplacent les voitures de métro de première génération à partir d'environ 2012.

620 En ce qui a trait à l'accessibilité au réseau d'autobus, autrement dit aux aspects confort, on parle des abribus. Actuellement, la STM compte sur un parc d'environ 2 500 abribus qui couvrent à peu près le tiers de tous les arrêts du territoire. On parle de 8 500 arrêts sur le territoire. Donc, il y a le tiers de ces arrêts-là qui sont couverts avec un abribus.

625 Mais au cours des cinq prochaines années, dans le cadre de la Politique québécoise du transport en commun, il y a un projet qui est en cours d'élaboration pour l'accroissement du parc d'abribus de façon substantielle au cours des cinq prochaines années.

630 En termes d'accessibilité, on parle de l'accessibilité actuellement aux personnes qui se déplacent en fauteuil roulant. 65 % du réseau d'autobus est accessible aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Il y a un plan d'accessibilité qui en ce moment est en étude de faisabilité pour améliorer l'accès pour les personnes qui se déplacent avec des poussettes en position ouverte pour avoir accès aux véhicules.

635 Et enfin, il y a un projet d'intégration de supports à vélo sur l'avant des autobus et puis l'accès aux stations de métro.

640 Par exemple, dans le cadre du programme Réno-Stations, il y a cinq stations de métro qui sont prévues en ce moment pour accueillir des ascenseurs. Les trois nouvelles stations de Laval possèdent ces ascenseurs-là, mais il n'y a aucune station du réseau initial du réseau de la STM qui ne comporte actuellement des ascenseurs. Donc, il y a cinq stations de métro qui sont visées dans une première vague et puis les autres devraient suivre par la suite.

645 En termes de sécurité, il y a des caméras de surveillance dans le métro et il y a un projet pilote qui a été mené dans les autobus sur certaines lignes d'autobus en termes de surveillance. Mais il y a un accroissement, une modernisation du système de caméras dans le réseau de métro qui est prévue au cours des quatre ou cinq prochaines années avec l'ajout de caméras, aussi un changement de technologie en termes de caméras.

650 En ce qui a trait à la rapidité, du point de vue de la clientèle, tous les sondages, les enquêtes, les focus groupes qu'on a menés auprès de notre clientèle démontrent que le client, ce n'est nécessairement un autobus climatisé qu'il souhaite, c'est surtout qu'il se rende le plus rapidement possible à destination. Donc, la rapidité est pour le client un critère majeur
655 de choix ou de non-choix de transport en commun.

660 Et actuellement sur le territoire, ce qui favorise beaucoup l'utilisation du transport en commun et aussi accroît la rapidité, c'est les voies réservées qui sont sur le territoire. Actuellement, on a 45.5 kilomètres de voies réservées. Le Plan de transport de la Ville de Montréal, auquel la STM a largement contribué, prévoit 240 kilomètres de voies réservées. Je pense que c'est sur une dizaine peut-être d'années ou quelque chose du genre.

665 Et avec ça, dans ces voies réservées là, on parle aussi de développer et d'implanter des mesures préférentielles aux feux de circulation, autrement dit à l'arrivée de l'autobus, qu'on ait un traitement privilégié pour le transport en commun.

670 Parce que dans les axes, c'est que la STM, et je pense la Ville de Montréal aussi, bon, il y a une réflexion qui est faite dans les axes. En fait, la capacité d'un axe n'est pas calculée nécessairement sur le nombre de véhicules qui y circulent, mais plutôt sur le nombre de personnes qui sont déplacées. Donc, ça change toute la dynamique en termes de gestion des axes pour le transport en commun.

Alors, voilà, ça complète le volet transport en commun.

675 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Alors, merci beaucoup.

680 Maintenant, je vais aller voir nos panélistes. On va commencer avec vous, Madame Lortie. D'après vous, est-ce que les noyaux urbains montréalais répondent aux besoins des familles, qu'elles soient monoparentales, biparentales ou autres. On vous écoute.

Mme MARIE-CLAUDE LORTIE :

685 Moi, je voudrais commencer par dire que c'est tout à fait possible de vivre en famille à Montréal. Moi, j'ai toujours habité à Montréal. J'ai raconté dans le journal, j'ai essayé de vivre en banlieue pendant deux mois, ça a été un échec total. Je suis revenue.

690 Moi, je pense que dans tous les efforts qu'on doit faire pour garder les gens à Montréal, ramener les gens à Montréal, il faut tenir compte du fait que, à mon avis, il y a quelque chose vraiment dans les traits de caractère des gens, dans les personnalités, qui fait qu'il y en a qui sont faits pour vivre en ville et d'autres qui sont faits pour vivre en banlieue.

695 Ce qu'il faut absolument, c'est convaincre ceux qui sont faits pour vivre en ville, que c'est bel et bien la ville dont ils rêvent et la ville qu'ils aiment, mais qu'il y a des gens qui

700 seront toujours faits pour la banlieue et pour des environnements beaucoup moins denses et plus calmes, où est-ce qu'ils ont l'impression d'être à la campagne. J'en ai parlé beaucoup autour de moi et il y a vraiment une espèce de dichotomie dans la vie, qui fait qu'il y a des gens qui sont... c'est génétique, je pense.

705 Cela dit, c'est vrai qu'il y a beaucoup de gens qui habitent en ville et qui veulent rester en ville et qui vont malgré eux en banlieue. Je connais aussi plusieurs couples qui se sont séparés quand il y a eu ce déménagement-là, ce que je trouve à chaque fois complètement tragique, parce que c'est comme s'il y en a qui sont capables de s'adapter à la banlieue et d'autres pas du tout, et qui finissent par revenir en ville parce que justement ça fait tellement partie de ce qu'ils veulent comme style de vie, comme rythme de vie, comme contact avec les gens régulier. Le fait d'être près de tout, de pouvoir marcher, de voir du monde, d'être dans la ville, c'est quelque chose qu'on peut aimer et qui apporte vraiment quelque chose aux enfants aussi, je crois, au quotidien.

715 Donc, moi, j'ai choisi d'habiter à Montréal et pas à New-York et pas à Paris et pas à Los Angeles, trois options que j'avais, parce que je trouve que c'est une ville qui offre exactement une bonne densité urbaine sans pour autant nous empêcher de vivre une vie normale.

720 On peut revenir à la maison à 6 h, même avec un travail intéressant, on n'est pas obligé de rester jusqu'à 9 h. On peut prendre nos week-ends, on n'est pas obligé de travailler. La culture de travail à Montréal, toutes ces choses-là font qu'il y a moyen vraiment comme d'avoir des enfants, d'être une mère, de travailler, d'avoir des enfants, de vivre et tout ça.

725 Donc, voilà, pour toutes ces raisons, je trouve que Montréal est une ville extraordinaire pour y vivre en famille. Cela dit, l'expérience au quotidien est parfois plus difficile et nous fait enrager, et nous fait pester et nous fait dire: «Qu'est-ce que je fais ici? Pourquoi est-ce que j'ai choisi d'être ici?»

730 Moi, la première chose qui m'est arrivé quand je suis revenue à Montréal, j'ai acheté une maison et on m'a donné la fameuse taxe de bienvenue, on m'a donné la fameuse taxe taxe, la fameuse taxe scolaire aussi, une joyeuse facture. Mais on m'a dit: «Non, tu ne peux pas voter aux élections municipales» qui avaient lieu, c'était en 88, qui avaient lieu, je pense, deux mois après mon déménagement, parce que la Loi électorale disait que je n'avais pas résidé assez longtemps.

735 Pourtant, techniquement, je n'arrivais pas de l'autre bout du monde, j'arrivais d'Outremont. Donc, j'avais envie de sortir, de pitcher des trucs de thé dans le port et dire: «No taxation without representation». J'étais vraiment super déçue.

740 Mais je me disais, une des premières choses qu'il faudrait peut-être régler, je ne sais pas si le problème a été réglé avec toutes les fusions-défusions, mais c'est d'au moins faire en sorte que quand on est dans le territoire de l'île, qu'on puisse se promener d'une municipalité fusionnée ou défusionnée ou peu importe et quand même garder son droit de vote dans la ville dans laquelle on réside au bout de deux mois. En tout cas, ça, je trouve que c'était vraiment une anomalie.

745 Ensuite, l'autre problème auquel on a été tout de suite confrontés, c'est qu'on s'est rendu compte que notre rue, qui est une rue résidentielle, est en fait une rue que les gens utilisent pour contourner une rue très passante avec des feux de circulation.

750 Donc, notre rue résidentielle avec des stops, qui avait l'air hypertranquille avec ses grands arbres magnifiques, est en fait une rue qui est hyperfréquentée aux heures de pointe. On a appelé la Ville de Montréal. Ça, ça fait dix ans, et ça fait dix ans et le problème n'est toujours pas réglé.

755 Le seul contact, enfin, le seul exemple tangible que j'ai eu d'un effort de la Ville de régler ça, c'est qu'un jour je suis sortie de chez moi, j'étais en congé de maternité, je suis sortie de chez moi en pyjama pour déplacer ma voiture qui n'était pas garée du bon côté de la rue, et je me suis fait arrêter parce que je n'avais pas bien fait mon stop. J'allais probablement à 5 km/heure.

760 Sauf qu'il y avait un policier qui était là et qui m'a dit: «Mais voyons, Madame, il y a quelqu'un qui a appelé pour dire qu'il y avait des excès de vitesse dans votre rue.» Puis là, je savais que c'était notre groupe en plus qui avait appelé pour dire de venir vérifier ça, sauf qu'il était rendu 10 h, il était rendu 10 h, puis vraiment j'allais tellement lentement.

765 En tout cas, j'ai été un peu déçue de ça parce que ça fait dix ans qu'on appelle. Ça fait dix ans qu'on fait circuler des pétitions, ça fait dix ans qu'on demande à la Ville d'intervenir et il ne s'est rien passé. Puis la limite de vitesse n'est absolument pas respectée. Les gens font du 70 km/heure sur notre rue encore et on a l'impression que la Ville... honnêtement, c'est comme si on appelait et on tombait sur des gens qui ne réagissent pas. C'est pour ça que je l'ai écrit souvent cette question. Là, c'est autant la frustration que la limite soit à 50 km/heure, qui est dépassée, ça donne 70 km/heure.

775 La ville juste à côté de chez moi, c'est 30 km/heure. Ils mettent des dos d'âne partout. Depuis les dix ans que j'habite là, il faut que je la traverse, à tout bout de champ les dos d'âne se multiplient. Les pots de fleurs, les gros pots de fleurs en ciment qui rétrécissent la largeur des rues pour ralentir se multiplient eux aussi. Mais nous, à Montréal, il ne s'est absolument rien passé.

780 Les autres sources de frustration sont nombreuses. Je me demande toujours comment ça se fait qu'il n'y a absolument aucun transport scolaire qui est organisé par la

CSDM pour l'école de ma fille, parce que c'est une école de territoire. Donc, il n'y a pas le service d'autobus scolaire. Donc, on est obligé d'aller reconduire. Mais il n'y a rien qui est organisé pour le covoiturage, pour ce qu'on appelle en Europe les pedibus, pour pouvoir aller reconduire les enfants à pied.

785

Là, j'ai commencé à étudier un scénario pour l'envoyer avec des amis et un parent sur un circuit pour se rendre à l'école. Mais entre chez nous et l'école, il y a au moins deux grosses artères à traverser et il n'y a pas de brigadiers scolaires qui sont là. Même s'il y a quand même une certaine densité résidentielle, les brigadiers scolaires sont installés juste à côté des écoles, ce qui est normal. Mais pour se rendre à côté des écoles, des fois, il faut traverser deux ou trois autres grosses rues et là il n'y a pas aucun brigadier scolaire.

790

Je ne sais pas c'est quoi les règles sur la présence des brigadiers scolaires, mais il faut aussi qu'ils soient... il faudrait comme faire une vue d'oiseau des écoles pour choisir d'autres points névralgiques pour permettre une espèce de, je ne sais pas, des réseaux. Les fameux corridors scolaires, dont on voit les affiches partout, je ne sais pas du tout qu'est-ce que c'est supposé faire, mais ça ne correspond pas à une série de brigadiers scolaires, ce qui devrait être, selon moi, l'utilité. Ça devrait être ça des corridors scolaires.

795

Les autres choses que je trouve dommage, donc j'habite Montréal, on fréquente les parcs, il y a des problèmes d'entretien dans les parcs désastreux, il y a une affaire aussi bête que le savon. Il n'y a jamais de savon dans ces maudits parcs-là. Je ne sais pas comment ça se fait, je me dis: «Est-ce qu'il y a des gens qui y pensent?» Si on va là avec des enfants, on est toujours en train... on a besoin de se laver les mains.

800

805

La piscine pas loin de chez moi, il y a des problèmes d'entretien. D'abord, la piscine, en plus, elle ouvre à la fin du mois de juin et elle ferme à la mi-août à peu près. La ville d'à côté, c'est ouvert au moins un mois de plus avant et après. En tout cas, des petites frustrations comme ça, il y en a beaucoup.

810

Puis ce que je trouve dommage, c'est que on ne s'attend pas à ce que la Ville les règle tout d'un coup tout le temps, puis soit dans nos têtes, mais ce qui est dommage, c'est que quand on appelle pour le signaler, je dirais que dans 99 % des cas, il n'y a absolument rien qui change et il n'y a rien qui se fait. Puis c'est surtout ça qui est dommage.

815

Parce que je pense que si on avait l'impression qu'on avait un certain impact sur notre environnement et vraiment sur le plancher des vaches, sur des choses très concrètes, déjà les familles se sentiraient beaucoup plus écoutées et beaucoup plus à même d'être heureuses à Montréal. Parce que des problèmes, il y en aura toujours. L'idée, c'est d'avoir le sentiment qu'on peut les régler et qu'on veut être écoutés et qu'ils seront réglés.

820

Ensuite, je voulais juste faire un tout petit commentaire. Tout à l'heure, j'écoutais le

825 monsieur qui parlait des transports en commun, et ça m'a fait penser au problème des poussettes dans le métro et dans les autobus. Il y a une station de métro à côté de chez moi qui est extrêmement difficile à utiliser parce qu'il y a trois séries d'escaliers vertigineux et puis, en poussette, impossible, c'est impossible.

830 Alors, c'est sûr que tout ça, ça se fait, j'imagine c'est pensé en même temps que les gens qui sont en fauteuil roulant et tout, là, puis les personnes âgées, etc., mais je pense que ce serait l'fun peut-être qu'il y ait certains élus qui se promènent, voire le maire Tremblay avec une poussette une journée complète à Montréal. Ils verraient le genre d'embûches que rencontrent les familles. Sur ce, je laisse parler mes collègues.

835 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Merci, Madame Lortie.

840 Avant de passer la parole à madame Tremblay, est-ce qu'on peut avoir une réaction sur la question de la communication.

845 Il y a plusieurs des problèmes qui ont été soulevés par madame Lortie qui touchent la sécurité en général, la vitesse dans les rues, les problèmes de stop et tout ça, d'une part, mais il y a aussi tout le problème de la communication. On appelle puis il n'y a pas de réponse. On appelle puis il n'y a pas de suite. Alors, rapidement, parce qu'on en a encore plusieurs autres à venir.

M. PIERRE BÉLEC :

850 Je vais en tenter une.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

D'accord.

855 **M. PIERRE BÉLEC :**

860 Parlons d'espoir. Il y a un nouveau système qui est en train d'être mis en place, qui s'appelle le 311, et ce système-là repose sur la proximité de la personne qui répond au téléphone et de celui et ceux qui devraient régler le problème.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Exemple.

865 **M. PIERRE BÉLEC :**

Alors, si j'appelle et je dis: «Moi, je demeure dans le Plateau» ou «je demeure sur la rue Delorimier en haut de Sherbrooke», le système de reconnaissance vocale va m'envoyer sans que personne n'intervienne à l'arrondissement du Plateau. Et là, je vais exposer mon problème. Et normalement, donc, la personne qui répond se trouve dans une structure administrative qui est proche du Service des travaux publics qui peut y répondre.

Donc, c'est une affaire décentralisée qui nous permet d'espérer qu'il va avoir un meilleur clic entre la personne qui dit: «Oui, Monsieur. Oui, Madame», mais cette personne-là ne vivra pas le même sentiment d'impuissance qu'ils ont toujours vécu à Accès Montréal en répondant aux gens mais en étant presque toujours certain que ça va être bien difficile de voir qu'est-ce qui va se passer après.

875 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

D'accord. Oui, Monsieur. Rappelez-moi donc votre nom. Monsieur Leblanc?

880 **M. FRANÇOIS LEBLANC :**

885 François Leblanc, oui.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Allez-y.

890 **M. FRANÇOIS LEBLANC :**

Pour répondre peut-être un peu plus précisément pour les plaintes de vitesse, tantôt je mentionnais qu'on avait dans chaque poste de quartier un spécialiste, un agent de quartier sécurité routière.

Moi, je vous inviterais, je ne sais pas si votre problème existe encore aujourd'hui, mais ces gens-là sont là pour ça. Ils sont là pour accueillir les plaintes de vitesse, de stop, tout ce qui va toucher la sécurité routière dans les arrondissements, et eux se doivent de tenir compte de chaque plainte de citoyen et se doivent également de faire un résultat de l'enquête, si on pourrait dire, de la plainte.

Je ne sais pas si ça a été fait avec le cas à madame, mais techniquement l'agent de quartier aurait dû aller évaluer : est-ce que c'est vraiment une problématique de vitesse? Est-ce que c'est une perception?

905

910 Tantôt, on parlait d'augmenter le sentiment de sécurité et on travaille beaucoup sur les perceptions. On a plusieurs plaintes dans différents arrondissements que les gens vont nous dire : «Ça roule comme des fous. C'est 30 kilomètres, ça roule à 70» et, lorsqu'on fait des lectures de vitesse via radar, on s'aperçoit que ce n'est pas si pire, c'est peut-être 1 ou 10 sur 100 qui vont passer les limites excessives de la vitesse.

915 Si on parle d'une zone de 50, je ne voudrais pas dire que ça roule à 80, c'est incroyable, mais dans les limites de 50, on va capter du 55, du 58, du 60 ou pire. Et souvent, lorsqu'on va avoir des citoyens qui vont se plaindre ou des comités de citoyens sur des rues, on va inviter souvent le porte-parole à venir faire les lectures avec nous et on va leur démontrer puis : «Regardez, oui, c'est beau. Ce n'est pas seulement une problématique, c'est parfois plus une perception qu'une problématique.»

920 S'il y a problématique, parce qu'il y en a également beaucoup des problématiques, à ce moment-là on va regarder différents volets souvent avec les gens de l'aménagement. Si c'est une problématique d'aménagement sur le réseau, les panneaux de signalisation ne sont pas visibles, est-ce que c'est une problématique de lignes par terre, est-ce que les gens voient que c'est 50 km/heure, est-ce que la signalisation est adéquate, et c'est là qu'à ce moment-là, avec la Ville, on va travailler en partenariat pour s'assurer que la plainte en tant que telle se résout dans un délai raisonnable. C'est sûr que, des fois, il y a des coûts associés à ça, il y a certains aménagements de réseau qui sont plus dispendieux.

930 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Je vous arrête, Monsieur Leblanc. Vous savez, c'est vrai ça qu'il y a des rues qui servent comme à dévier c'est-à-dire le trafic des rues principales. Au fond, les gens se servent de ces rues-là pour ne pas être pris sur la rue principale à attendre que le flot, la fluidité finisse par arriver.

935 **M. FRANÇOIS LEBLANC :**

Oui.

940 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Est-ce que vous les identifiez ces rues-là sur une base de quartier, par exemple? Est-ce que vous savez que telle rue sert à dévier le trafic?

945 **M. FRANÇOIS LEBLANC :**

Oui.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

950

Puis est-ce que vous prenez des mesures dans ce temps-là pour assurer la tranquillité des quartiers?

M. FRANÇOIS LEBLANC :

955

On prend des mesures, effectivement. Puis tantôt, on parlait avec monsieur de la STM de la fluidité du réseau, et c'est ce qui est important. C'est qu'on a certaines artères à Montréal qui sont importantes nord-sud, qu'on pourrait dire pour la circulation. On parle souvent des gens de banlieue, les gens qui viennent travailler, mais c'est une réalité qu'on a.

960

Effectivement, lorsqu'on veut restreindre certaines vitesses où on parle souvent de mettre des 30, des 40 dans des zones de 50, je prends par exemple la rue Christophe-Colomb, on a eu beaucoup d'apaisement de vitesse, mais ça a des effets néfastes parfois sur les rues secondaires. Et à ce moment-là, oui, effectivement, il faut retravailler en disant à ces gens-là de revenir sur le réseau principal qui sont des artères. Mais encore là, on a souvent des citoyens qui vont se plaindre que ces artères-là ne devraient pas non plus devenir des routes pour rentrer et sortir de l'île.

965

970

Donc, c'est une dynamique qui est assez compliquée de dire aux gens qui rentrent et qui sortent : «Oui, on va faire le mieux possible pour que la fluidité soit bonne.» Mais d'un autre côté, lorsqu'on restreint certaines vitesses sur certaines artères, ça découle dans des rues résidentielles.

975

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Et est-ce que c'est à vous qu'il faut se plaindre?

M. FRANÇOIS LEBLANC :

980

À votre poste de quartier, au poste de quartier concerné. Et chaque poste de quartier connaît vraiment sa réalité, il connaît vraiment les artères.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

985

Au moins, vous aurez eu une réponse ce soir à qui il faut que vous vous plaigniez.

Mme MARIE-CLAUDE LORTIE :

990

Bien oui, mais toutes ces analyses-là, ça a été fait. Puis je me rappelle, le rapport,

ça disait quelque chose du genre: «Il y a seulement cinq personnes qui sont passées à 80 km/heure.» C'est-à-dire j'invente, mais c'était comme on a tous «jumpé» en disant: «Seulement ça?» Puis l'analyse que la police faisait et que nous on faisait était complètement différente.

995

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Était complètement différente.

1000

Mme MARIE-CLAUDE LORTIE :

Puis l'autre affaire, c'est que les policiers comme... je vous l'ai dit, moi j'ai eu mon ticket pour mon stop à 10 h, alors que le problème, c'était clair qu'il était beaucoup plus tôt pendant les heures de pointe. Je ne suis pas sûre que le dossier ait été vraiment bien fait. Quand on s'est replaint, ça a été comme discarté: «Votre cas a été réglé.»

1005

Puis ce qui arrive encore aujourd'hui, c'est que là les citoyens sont découragés. Donc, ils sont allés s'acheter... il y a plusieurs parents qui sont allés s'acheter des espèces de cônes orange, qui les mettent eux-mêmes dans la rue. Il y a aussi une espèce de campagne comme civique un peu de laisser sa porte de voiture ouverte, de faire des choses dans la rue. On a fait des dessins aussi à la craie sur le pavé pour signaler aux automobilistes qu'il y avait des enfants. Il y en a qui laissent traîner des vélos.

1010

On avait lu une espèce d'article dans une revue américaine sur les actions citoyennes qui pouvaient être faites pour signifier finalement la présence de familles et d'enfants, pour que les gens au moins en soient conscients. Tout le monde ensemble, on fait des signes aussi aux gens de ralentir. Mais on a décidé de prendre les choses en main nous-mêmes.

1015

Puis là, le gars qui était comme le leader du mouvement, il a comme tourné son énergie sur un autre problème, qui est le fait que l'école de quartier est située à côté d'un axe, en tout cas sur un des côtés, c'est une rue qui descend, qui est un accès à l'autoroute, qui est considérée comme une route. Ça fait qu'ils ne peuvent pas mettre une limite de vitesse là de 30 km/heure, même si c'est une zone scolaire. Ça fait que là, c'est encore pire que dans notre rue comme zone de sécurité problématique parce que les autos vont à toute vitesse; puis c'est une école là.

1025

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Là, je vous arrête, vous avez soulevé énormément de problèmes.

1030

Madame qui est à côté, madame Tremblay, vous êtes professeure-chercheure à la

Télé-université. Vous aussi, vous avez, je pense, fait des études sur jusqu'à quel point finalement les noyaux villageois répondent aux besoins des familles. On va vous écouter.

1035 **Mme DIANE-GABRIELLE TREMBLAY :**

Oui. Honnêtement, le concept de noyaux villageois, je n'en avais jamais entendu parler avant de voir ce document-là. Moi, je travaille plutôt sur la conciliation plan famille. Donc, c'est sous cet angle-là. Et je travaille sur les politiques familiales également. Je
1040 connais aussi ce qui se passe beaucoup dans les pays européens, les pays scandinaves en particulier qui, je pense, sont un exemple sous tous les angles pour quelque axe que l'on voudrait donner à la Politique familiale.

Pour moi, la première question, ce serait vraiment quel est l'objectif de l'intervention
1045 de la Ville spécifiquement de ce point de vue là. Et je pense, en tout cas de ce que j'ai vu de vos documents, il y a évidemment une préoccupation de réduire les coûts qui sont liés à l'étalement urbain, et je pense que c'est important. On cherche à attirer les familles, à les attirer à Montréal.

Au fond, je pense qu'il y a une chose. Moi, les données que je voyais indiquaient
1050 bien que les familles s'en vont en banlieue souvent au moment du deuxième enfant. Je pense que ce moment est assez stratégique, si on veut. Et de ce point de vue là, je pense que c'est, oui, lié fortement aux problèmes de gestion du temps et au manque de temps que vivent les familles. Ça aussi, les statistiques nous le montrent. Sans compter qu'on peut
1055 interviewer probablement plusieurs parents ici qui vont nous dire qu'ils manquent effectivement régulièrement de temps. Il y a cet aspect-là.

Il y a un autre aspect qui, moi, me semble important et qui est un peu derrière
1060 beaucoup des éléments qui ont été présentés, même si personne ne l'a mis de l'avant, mais moi qui me paraît fondamental, et je pense que ça devrait orienter nos politiques, c'est l'égalité des chances des enfants.

Je pense que ça n'a pas été suffisamment mis de l'avant, mais quand on veut
1065 intervenir par rapport à la famille, je pense qu'il faut voir pourquoi on le fait, et l'égalité des chances entre les enfants, le fait que certains parents aient des voitures permet à ces enfants-là d'accéder à des activités culturelles, des activités sportives, les parents vont aller les reconduire à toutes ces activités, alors que les enfants évidemment qui n'ont pas cette possibilité jouissent, à mon avis, de chances inégales et réduites.

L'autre élément qui me semble important aussi, c'est l'égalité des chances entre les
1070 femmes elles-mêmes. Les femmes chefs de familles monoparentales, les femmes qui sont dans des couples n'ont pas les mêmes situations. Et l'égalité entre les personnes de

différentes communautés culturelles, qui là aussi ne sont pas dans les mêmes situations.

1075 Si on regarde le portrait des familles à Montréal, ce que j'ai déjà fait, ce n'est pas les
mêmes familles. Elles sont beaucoup plus nombreuses lorsque ce sont des familles
immigrantes, de manière générale, comparativement aux familles québécoises. Donc, pour
moi, c'est vraiment important de prendre en compte la diversité des situations des femmes,
des enfants et des familles avant de dire: «Bon, qu'est-ce qu'on va faire.»

1080 Quelques petits éléments. Pour moi, quand même, je pense qu'au Québec, on a
quand même un modèle globalement qui va vers la conciliation entre l'emploi et la famille. Ce
n'est pas parfait, mais on a fait des choses intéressantes.

1085 L'élément numéro 1, je pense, qui nous distingue par rapport à l'Amérique, qui est
un plus pour Montréal, c'est certainement le réseau des centres à la petite enfance. Ça
n'existe pas ailleurs en Amérique un réseau de qualité financé par le public et si peu coûteux.
Je pense que c'est un élément qu'on devrait mettre de l'avant davantage. Notamment,
lorsqu'on cherche à attirer des familles qui viennent d'autres villes en Amérique, des gens qui
1090 viennent travailler pour des grandes sociétés à Montréal ou dans la banlieue, très souvent
vont effectivement aller s'installer en banlieue. Et c'est dommage parce que Montréal pourrait
attirer ces familles-là s'ils mettaient davantage de l'avant ces atouts notamment du point de
vue des CPE.

1095 Par contre, il y a un petit bémol, je pense, de ce côté-là. Moi, en tout cas ce qui m'a
toujours frappé, c'est le manque d'intégration des services. Je suis aussi passée à travers
justement le parcours des CPE, des écoles et tout avec ma fille. Ce qui me frappe, c'est
qu'évidemment nos enfants terminent... de CPE, ça va déjà bien, parce qu'ils terminent plus
tard, mais à l'école 2 h, 3 h maximum. Il y a peu de parents qui terminent le travail à 2 h ou
1100 3 h. Alors, si on veut faire le taxi tout le week-end pour les amener aux cours divers, ça va,
mais si on veut peut-être avoir du temps ensemble la fin de semaine, on va chercher à ce
qu'ils aient ces activités-là la semaine. Or, dans les écoles, il y a peu de ces services-là.

1105 Encore là, si on s'inspirait des modèles européens, il y aurait une meilleure
intégration. En Europe, il y a tout le modèle qu'on appelle *Les bureaux des temps* dans les
villes, où les villes travaillent avec les commissions scolaires, avec le secteur culturel, avec
le secteur sportif de façon beaucoup plus intégrée pour que, de 2 h à 6 h l'après-midi,
éventuellement il y ait une offre, et que ça ne soit pas nos enfants qui marchent jusqu'à
l'aréna ou qui marchent jusqu'à la piscine ou qui se promènent dans les rues, mais que ce
1110 soit vraiment une intégration de ces services-là. Donc, pour moi, c'est vraiment cet aspect-
là qui me semble tout à fait important.

La garde scolaire. Je pense que je travaille un peu avec les gens des milieux, les

1115 services de garde en milieu scolaire, ça fait longtemps qu'ils demandent. Évidemment, ça ne relève pas de Montréal directement, mais je pense qu'il faudrait vraiment développer une intégration plus forte.

1120 Les gens de ces milieux-là disent: «Oui, il y a des choses à faire dans la garde en milieu scolaire. Ce n'est pas encore de niveau de qualité comparable à ce qu'on retrouve dans les CPE.» Et encore là, je pense que ça défavorise beaucoup d'enfants de familles immigrantes, de familles plus pauvres, parce que leurs parents ne vont pas faire le taxi le soir ou le week-end. Donc, je pense que là, il y a une responsabilité de l'école et de la municipalité de travailler ensemble pour que tous les enfants aient les mêmes droits.

1125 Un autre avantage tout récent du Québec, on a un très bon congé parental et on a même du temps réservé au père, trois à cinq semaines. Encore là, on se démarque en Amérique du Nord. On se rapproche des pays scandinaves. Il faudra peut-être aller un petit peu plus loin.

1130 Moi, j'ai fait des entrevues avec des pères. Il y a beaucoup de pères qui ne se sentent pas toujours à l'aise dans toutes sortes d'endroits, dans les services municipaux, dans les services de santé, comme si ce n'était pas leur place d'être avec leur enfant à un endroit. Je pense qu'il faudrait qu'on fasse de la promotion.

1135 Et là aussi, ça relève sans doute de la municipalité de développer l'offre, d'inciter les pères à aller dans les bibliothèques, dans les services sportifs, de ne pas juste aller au hockey avec leur fils, mais d'aller aussi dans les activités avec les filles et dans d'autres types d'activités, des activités culturelles.

1140 Si on va au théâtre pour enfants avec sa fille quand elle est jeune, on va observer que c'est plus souvent les mères, parfois les couples la fin de semaine. Mais la semaine, ce serait plus souvent les mères. Donc, cet aspect-là me semble aussi important. Je pense que la Ville peut faire des choses pour que les pères se sentent à l'aise d'utiliser les infrastructures et les services avec leur fille et leur fils. Ça, ça passe éventuellement par la réduction des
1145 coûts et par des incitations.

En Suède, ils ont fait toute une campagne de publicité visuelle, des affiches avec des pères et des enfants dans des activités. Donc, c'est des choses comme ça qui ne sont pas nécessairement très coûteuses, mais qui peuvent changer l'image d'une ville et la participation des pères éventuellement.
1150

Troisième point qui me semble important, c'est que la Ville et les services municipaux doivent être des exemples. C'est un employeur très important et je pense qu'il doit donner l'exemple comme bon employeur et aussi illustrer les bonnes pratiques qu'il a éventuellement.
1155 De ce point de vue là, par exemple, il faudrait peut-être faire des suivis sur

les congés parentaux, est-ce que les pères prennent ces congés parentaux, est-ce qu'ils prennent les congés de paternité, que la Ville mette ça de l'avant.

1160 Autre enjeu important, je pense, à la Ville : former les cadres, former les supérieurs, les dirigeants, former tout l'appareil, dans le secteur policier aussi.

1165 J'ai participé aux 25 ans de la présence des femmes policières dans la police. C'était vraiment très intéressant. Je ne suis pas certaine qu'il y ait eu un suivi très, très important là-dessus. Je pense que les cadres et les supérieurs à l'intérieur du secteur policier auraient probablement besoin d'une petite mise à niveau de temps en temps sur cette problématique-là de vie familiale.

1170 Les rôles parentaux dans la direction, la haute direction à la Ville de Montréal, dans le secteur des cols bleus certainement, dans le secteur policier, peut-être qu'il faudrait qu'il y ait plus de gens qui donnent l'exemple comme quoi on a le droit d'avoir une famille, de vivre avec une famille et de travailler.

1175 Donc, avoir vraiment une attitude proactive sur le plan de la famille, et pas simplement résister et répondre quand la demande nous est faite par des employés. Vraiment être proactif et se donner comme exemple, parce que c'est des gros employeurs sur l'île de Montréal, et je pense que si ces employeurs-là donnent l'exemple, d'autres plus petites entreprises vont possiblement emboîter le pas.

1180 Un dernier petit élément qui me semblerait très intéressant. On parlait beaucoup des problématiques de transport, des problématiques de circulation dans les rues, tout ça, j'ai vu que c'était un axe tout à fait important. Moi, j'aurais une autre solution, un élément complémentaire, si on veut, c'est de développer le télé-travail.

1185 C'est assez peu développé au Québec, 4 %, et là encore, des municipalités, des employeurs... bon, pour le secteur policier, c'est sûr que la surveillance des rues ne va pas se faire en télé-travail, mais il y a du personnel civil également qui travaille dans ce domaine-là. Donc, peut-être que le télé-travail serait à développer pour qu'on engorge moins nos rues.

1190 C'est beau les bicyclettes, les voitures, les piétons, tout ça, on a des choses intéressantes à développer, mais peut-être que s'il y avait un peu moins de déplacements, qui sont parfois quand même très longs entre le domicile et... enfin, le domicile en passant par la garderie, en passant ensuite par l'école et ensuite en arrivant au lieu de travail, il y a peut-être quelque chose à développer de ce point de vue là. Voilà.

1195 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Merci beaucoup, madame Tremblay.

Alors, monsieur Régis, à vous de nous parler de transport, j'imagine?

1200

M. MARIO RÉGIS :

Oui.

1205

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Déplacements aussi?

1210

M. MARIO RÉGIS :

D'abord, bonsoir tout le monde. Peut-être juste corriger la perception que vous avez pu dégager au départ. Centre 1, 2, 3, Go!, on est un organisme sans but lucratif, dont la mission c'est de promouvoir et soutenir la mobilisation des parents et des communautés dans le développement des enfants.

1215

Ça nous a amenés à nous intéresser à la question du transport...

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

1220

Oh! D'accord, bonne mise au point.

M. MARIO RÉGIS :

1225

C'est correct, ça me donne l'occasion de le spécifier. Et on travaille en étroite collaboration avec les parents dans ce qu'on appelle les initiatives 1, 2, 3, Go! Et comme il y avait plusieurs communautés à Montréal, et pas juste à Montréal, qui nous avaient signifié qu'il y avait un problème d'accessibilité au transport en commun, nous avons étudié de façon plus pointue cette question au cours de la dernière année. On a fait des groupes de discussion avec des parents et on s'est présentés aussi, au mois d'août, lors des consultations sur le Plan de transport.

1230

Donc, on va reprendre, si on veut bien envoyer l'acétate, s'il vous plaît, «atelier transport», et on va voir essentiellement... non, pas celui-là.

1235

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Celui de monsieur Régis.

M. MARIO RÉGIS :

1240

Oui, c'est ça. Il est sur le bureau de l'ordinateur, appelé «atelier transport».

Je vais pendant ce temps-là donc vous dire qu'on a rencontré des parents. Évidemment, on va vous rapporter surtout ce que les parents de l'île de Montréal nous ont dit.

1245

Et de façon particulière, on a fait ces focus groupes, il faut que je le mentionne, avec les gens plus de l'extrémité est de l'île de Montréal, à savoir Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles.

Donc, essentiellement, restons cohérents, il y a cinq familles d'embûches à l'accessibilité au transport pour les familles. On dit qu'il y en a six, mais il y a cinq familles d'embûches. Ça va nous amener lors des mémoires à vous présenter six pistes d'actions.

1250

La première, et c'est celle qui revient le plus souvent, c'est la question de l'attitude et du comportement d'abord du chauffeur mais aussi des autres utilisateurs du transport.

1255

Donc, beaucoup de mères, parce que c'est surtout avec des mères, pas exclusivement, mais beaucoup avec des mères qu'on a travaillé, elles nous ont dit que ce n'était pas simple d'embarquer dans un autobus avec des jeunes enfants. Dans un autobus parce que, évidemment comme on était à la pointe de l'île et à Rivière-des-Prairies, on ne parle pas du métro, on parle essentiellement d'autobus. Donc, des attitudes qui font en sorte que, bon, on l'a nommé tout à l'heure, il est impossible pratiquement d'embarquer dans un autobus avec une poussette ouverte.

1260

Alors, imaginez la situation. Vous avez un jeune enfant dans une poussette avec, règle générale, un sac à couche, peut-être un sac d'épicerie, peut-être votre sac pour aller travailler et assurément, probablement un sac à main. Ça se peut aussi que vous ayez un autre enfant avec vous et il faut qu'au moment où l'autobus arrive que vous enleviez l'enfant, vous pliez la poussette et que vous embarquiez tout ça dans l'autobus.

1265

Évidemment, il est fort probable que le chauffeur reparte avant que vous vous soyez trouver une place pour vous asseoir et assurément il est possible que personne ne vous offre une place.

1270

Tantôt, on parlait qu'un des enjeux, c'était la sécurité. Avoir une poussette dans les bras, un bébé dans l'autre, une troisième main nécessaire pour tenir le deuxième enfant et tout ça, après ça tes sacs, oui, on a des parents qui nous ont raconté être tombés, des enfants qui sont tombés, qui se sont blessés dans ce genre de situation-là et ce ne sont pas des cas d'exception.

1275

On pourrait parler aussi de l'attitude, du regard, parce que l'autre principe qu'on

1280

1285

nommait tout à l'heure, c'est-à-dire la rapidité du service, c'est vrai qu'on souhaite que les autobus nous amènent à l'heure donnée au point, sauf que c'est sûr que faire embarquer un enfant de trois ans dans un autobus, ça peut prendre un petit peu plus de temps parce que les jambes sont un petit peu plus courtes, surtout si c'est l'hiver et que les rues n'ont pas été tout à fait déneigées.

1290

Donc, ça peut mettre en retard l'autobus et le chauffeur est soumis à des vérifications de son patrouilleur. Donc, c'est un irritant pour lui et c'est un irritant pour les autres passagers. Et ça, la mère de famille le ressent très bien.

1295

C'est tellement un irritant, qu'on nous a aussi raconté qu'il peut arriver que l'autobus passe devant vous sans s'arrêter, sans vous embarquer, point. Quand il fait -20° à l'extérieur et que vous restez dans la pointe de l'île et que les autobus ne passent qu'aux vingt ou aux trente minutes, ça peut être long. Encore là, ce ne sont pas des cas d'exception qu'on nous a rapportés. Donc, il y a des choses à faire au niveau des attitudes, autant du chauffeur que des passagers.

1300

Je vais plus vite. Je pourrais en détailler plus long, mais comme on a cinq minutes, on va aller rapidement.

1305

Le deuxième, c'est la «réglementation». Et je le mets en guillemets parce que, dans le fond, et monsieur Bélanger le disait tout à l'heure, il n'y a pas vraiment de réglementation à l'effet qu'il faut que la poussette soit fermée. C'est une recommandation qui est faite sous prétexte que c'est plus sécuritaire d'avoir une poussette fermée avec l'enfant sur soi.

1310

Je dois vous avouer que je ne suis pas un spécialiste. D'ailleurs, on a demandé au ministère du Transport du Québec de produire un avis sur la question. J'entends la Société d'assurance automobile du Québec nous dire qu'il faut avoir des sièges d'autos dans les autos parce qu'un bébé dans nos bras, s'il y a une collision, le bébé peut revoler.

1315

Je ne comprends pas pourquoi que, dans un autobus, ce serait le contraire. Mais bon, il paraît que l'argument, et je ne dis pas ça avec ironie, loin de là, l'argument, je le comprends, une poussette ouverte dans l'autobus, en cas d'impact ça devient un projectile. C'est vrai. Un bébé aussi, tant qu'à moi. Et qu'elle soit ouverte ou fermée, la poussette demeure un projectile. Donc, il faudra faire une analyse pour savoir lequel est le plus dangereux.

1320

Mais moi, je voyage par plaisir, et je peux vous dire qu'en Suède et en Finlande, les autobus sont aménagés de façon à ce qu'on puisse rentrer trois poussettes ouvertes avec le bébé assis et tout ça très sécuritaire. Je ne vois pas pourquoi, si là-bas c'est sécuritaire, ça ne le serait pas ici. Mais bon, soit dit en passant, là-dessus Montréal est en retard.

1325 Sur la Rive-Sud, le réseau de transport de la Rive-Sud a développé un projet bébébus avec la collaboration active des parents. Il est maintenant possible sur la Rive-Sud d'embarquer avec une poussette ouverte malheureusement qu'en dehors les heures de pointe.

1330 Bon, quand on parlait de conciliation famille-travail, on a développé un régime de service de garde pour favoriser que les femmes puissent avoir accès à leur vie professionnelle, et quand j'entends les gens de la Société de transport nous dire: «On encourage les parents qui ont des poussettes à utiliser les autobus en dehors des heures de pointe», là on a un problème de cohérence dans les messages sur la conciliation famille-travail, mais en tout cas on y reviendra.

1335 Troisième point, les équipements. Alors, effectivement, on en a fait mention tout à l'heure, il y a des équipements qui ne facilitent pas et qui peuvent être dangereux. Je pense, entre autres, à la fameuse porte arrière qui est censée s'ouvrir parce qu'elle a un petit oeil magique, sauf que le réglage de ce petit oeil magique fait en sorte qu'il ne compte pas les enfants de trois ans et moins, et ça arrive que les portes se referment sur eux ou sur la poussette. Pas l'fun.

1340 Il y a les horaires et les trajets. Je vous l'ai dit, on a travaillé plus avec les familles de l'est de la Ville de Montréal, mais je sais que le problème est vrai aussi dans le West Island. En fait, je vous dirais que dans la Ville de Montréal, il y a des développements de type banlieue.

1350 Moi, je suis un 819 qui est devenu un 514 par adoption, et je fais partie de cette tranche d'âge qui, à un moment donné pour accéder à la propriété, a été obligé de se convertir en 450, mais je reste juste l'autre côté de la rivière. Et je vous dirais que j'ai des collègues de travail qui habitent à Rivière-des-Prairies, et quand je vais travailler à mes bureaux qui sont à Rivière-des-Prairies, j'ai l'impression de m'en aller travailler en banlieue bien plus qu'autre chose, et que ça me prend une demi-heure m'en venir ici en métro, alors que mes collègues de Rivière-des-Prairies, ça leur en prend quarante pour venir en auto.

1355 Ceci étant dit, tout ça pour dire que la pointe de l'île, tant qu'à moi, le développement qu'il y a là s'apparente beaucoup à la banlieue. Le noyau villageois à Rivière-des-Prairies, c'est une promesse. On voit des efforts, j'en conviens. Mais ceci pour dire que les horaires, les trajets dans ce circuit-là, beaucoup de familles nous ont dit qu'ils avaient fini par faire le choix d'acheter une voiture.

1360 Parce que se rendre au CLSC, se rendre à l'épicerie, se rendre à la pharmacie, non, ils ne peuvent pas y aller en poussette; non, ils ne peuvent pas y aller à pied; non, ils ne peuvent pas y aller en vélo, c'est trop loin. Donc, ils finissent tout simplement par

1365 acheter une voiture, parce qu'ils n'ont pas le choix. Les circuits d'autobus sont faits pour partir de ce point-là et s'en venir vers le centre-ville, pas pour circuler à l'intérieur du quartier.

1370 Et la tarification, qui est le dernier point. C'est vrai qu'il y a des tarifs, c'est gratuit pour les enfants de moins de 6 ans. C'est des tarifs spéciaux pour les enfants plus jeunes. Il n'y a pas de tarification famille. Donc, si vous avez trois enfants, ça peut finir par coûter très cher, surtout si vous en avez qui ont plus que 6 ans. Sortir en famille, ça peut coûter très cher. Encore là, des fois ça va venir meilleur marché de prendre l'auto.

1375 Et moi, je me rappelle, la journée où ils ont ouvert le métro à Laval, tout le réseau de transport en commun était gratuit sur l'île de Montréal. Je ne sais pas si vous vous êtes promenés, mais il y avait beaucoup de jeunes familles dans le métro. C'était plein, même si c'était un dimanche ou un samedi. Moi, je pense qu'il y a quelque chose d'inspirant là. On devrait de temps en temps permettre l'accessibilité au transport en commun gratuitement pour les familles. Je pense que c'est du temps comme ça qu'il faut faciliter pour les familles.

1380 Donc, en conclusion, je pourrai revenir plus longuement, moi, je pense que, oui, je suis tout à fait d'accord... et soit dit en passant, on a bien vu, ce n'était pas du tout dans le Plan de transport cet été, on a été très surpris, mais en même temps très contents de voir dans le Plan d'action l'expérimentation de la poussette ouverte sur les circuits. On aime à penser que nous avons eu une influence positive, ce sera notre contribution, une des
1385 réponses aux questions que vous posiez. On demeure disposé à soutenir et à participer.

1390 Nous, on croit beaucoup que les parents sont des acteurs, ce ne sont pas juste des clients et des payeurs de taxes. On travaille activement avec des parents qui souhaitent s'impliquer, qui posent des questions et qui obtiennent des réponses. Et on demeure la main ouverte, parce qu'on n'est pas en mode «chercher des problèmes», on est vraiment en mode «recherche de solutions».

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

1395 Merci infiniment, Monsieur Régis. Permettez-moi une question peut-être qui va sortir un peu de l'exposé que vous venez de faire.

1400 Dans le cadre de vos activités au Centre 1, 2, 3 Go!, est-ce que vous faites le même constat que tout le monde, c'est-à-dire les jeunes familles quittent, elles s'en vont en banlieue? Est-ce que vous êtes au-delà des questions reliées au transport comme telles que vous avez traitées? Est-ce qu'il y a d'autres éléments ou d'autres mesures qui vous apparaîtraient extrêmement prioritaires à introduire dans un Plan d'action famille pour faire en sorte que Montréal ne se vide pas de ces jeunes familles-là qui s'en vont ailleurs, basé sur un témoignage de votre vie quotidienne à 1, 2, 3, Go!

1405

M. MARIO RÉGIS :

1410 On en a discuté la semaine passée, parce qu'on rencontrait des parents justement en vue de préparer le mémoire, et c'est sûr que la question de l'habitation ressortait beaucoup, c'est-à-dire le coût d'achat, et on se disait qu'on ne peut pas couper la réalité entre la ville et la banlieue. Parce que comme je vous disais, il y a des banlieues qui s'apparentent plus à la ville et il y a des bouts de la ville qui s'apparentent plus à la banlieue. Il y a des nuances à mettre.

1415 Ce qu'on a constaté, par contre, puis je ne réponds peut-être pas clairement à votre question quand je dis ça, dans le fond, ce qui serait bien, c'est qu'il y ait toujours ce réflexe famille. Donc, pour moi, une politique familiale se doit de développer une culture famille, donc l'accessibilité aux services, les heures d'ouverture, les accessibilités physiques soient pensées pour les familles.

1420 Je rencontrais, dans le cadre du festival Petit Bonheur, des diffuseurs d'événements culturels pour les tout-petits et leur on faisait allusion, il y a des parents dans Rivières-des-Prairies qui ont développé le projet Réseau famille. Donc, ils ont visité des commerces. Ils se sont assurés que les commerçants avaient des aménagements qui facilitaient l'accessibilité aux familles.

1430 On enlève les tourniquets à l'entrée pour qu'on puisse rentrer avec une poussette, d'avoir des stationnements pour les parents avec de jeunes enfants, qu'il y ait des tables à langer dans les salles de bains autant pour les hommes que les femmes et proches d'un point d'eau. Et on disait : les lieux de diffusion de la culture sont-ils aussi aménagés pour recevoir des familles avec de jeunes enfants?

1435 Donc, c'est tout le temps de développer le réflexe famille avec plein de soucis. Mais je comprends bien aussi que, d'une volonté de développer une politique familiale, on est passé à une volonté de développer un cadre d'action pour la famille, qui est déjà pour moi une nuance.

1440 Mais moi, je vous dirais spontanément, on n'a pas fait d'analyse étoffée, la question de l'habitation en termes de grandeur, en termes de salubrité, en termes de coût, en tout cas dans mon cas très personnel, c'est le premier argument.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

1445 Merci. Monsieur Parente, on va vous écouter avant la pause. Alors, vous, vous allez nous parler plus du développement commercial, des artères commerciales ou est-ce que je suis à côté de la plaque en le disant? Ça m'est arrivé une fois ou deux depuis le début. Alors, je vous écoute.

M. MIKE PARENTE :

1450

Merci beaucoup. Pour ceux qui ne le savent pas, la Société de développement commercial, autant Plaza Saint-Hubert ou d'autres à Montréal, on travaille pour les commerçants d'un tel secteur. Moi, c'est la Plaza Saint-Hubert, qui se trouve entre Bellechasse et Jean-Talon. Le but qu'on a, c'est la promotion des commerces dans ce

1455

secteur-là et les représenter au sein de la Ville au niveau de sécurité, propreté et services qui sont là pour ces commerçants-là.

1460

Une des choses que j'ai remarquée ici ce soir, puis c'est revenu plusieurs fois, c'est le mot «sécurité». Et quelque chose que le monde recherche beaucoup quand ils viennent magasiner, c'est la sécurité. Autant quand ils viennent magasiner avec leurs jeunes enfants ou juste pour aller à la pharmacie sur le coin de la rue, ils ne veulent pas avoir l'impression qu'ils doivent traverser des autoroutes pour se rendre.

1465

Ça fait que dans ce sens-là, nous, de notre côté, on travaille beaucoup avec les services de police, notre service de police de quartier pour travailler sur cet aspect-là. Et aussi, on voit beaucoup les mesures pour encourager le monde à prendre les transports actifs pour réduire le nombre de véhicules, pour que les gens du quartier ou des alentours viennent faire leurs commissions.

1470

Une problématique avec ça, c'est quand quelqu'un vient à pied, c'est fantastique. Une des choses qu'on a remarquée, et ça c'est de plus en plus, je ne veux pas passer pour quelqu'un qui n'aime pas le vélo parce que j'en fais beaucoup, c'est qu'on a remarqué que les trottoirs deviennent des autoroutes pour les personnes en vélo. Parce qu'on a une problématique très spécifique, nos trottoirs sont recouverts par une marquise. Ça fait que

1475

tous ceux en vélo trouvent ça fantastique, surtout quand il pleut.

1480

Le problème avec ça, c'est la maman qui sort en poussette d'un commerce et la personne qui s'en vient en vélo ne voit pas la poussette, n'arrive pas à arrêter à temps, puis c'est soit la maman qui se fait frapper ou la personne fonce carrément dans la poussette avec l'enfant.

1485

Ça fait que je trouve ça très intéressant qu'on revienne beaucoup sur la sécurité. C'est une des choses que j'ai remarquée, c'est au niveau d'un code de route pour les vélos qui n'est pas fait, peut-être une sensibilisation à ce niveau-là, ce serait intéressant.

Une des choses qu'on travaille beaucoup en termes de SDC, c'est notre mixte commercial justement pour continuer d'attirer les familles du secteur pour venir magasiner chez nous. Puis c'est une mode qu'on voit de plus en plus, c'est un retour au commerce de proximité. Les gens ne vont plus à 3, 4, 5, 6 kilomètres en véhicule pour aller faire leurs

1490 commissions quand qu'ils ont des endroits juste à côté de chez eux où ils ont la possibilité d'aller.

Et, en même temps, ils se font un ami avec le commerçant, puis ça devient non seulement un endroit pour consommer mais aussi pour socialiser. Ça fait que c'est quelque chose qu'on travaille beaucoup pour ramener sur nos artères commerciales des endroits
1495 spécifiques qui vont répondre aux besoins de la clientèle, surtout la clientèle de proximité.

Une des choses que je n'ai pas vue dans la présentation, c'est au niveau de la propreté. Je sais que la Ville a fait beaucoup d'efforts dans les dernières années au niveau de la propreté, les papiers et tout dans les rues, mais c'est au niveau des graffitis. Et ça, c'est
1500 une des choses pourquoi il y a beaucoup de familles qui préfèrent la banlieue que la ville, parce qu'on retrouve beaucoup moins de graffitis, puis c'est une illusion qu'ils ont que c'est moins sécuritaire, sauf que ça devient quelque chose visuellement qui dérange à ce niveau-là.

De notre côté, on fait beaucoup d'efforts encore avec notre arrondissement, le poste de quartier et de nous-mêmes où on a certains de mes collègues, où on sort de temps en temps avec les produits pour nettoyer ça. Parce que les résidants qui sont autour de nous, c'est non seulement nos clients mais c'est nos voisins, puis ça devient visuellement quelque chose qui dérange beaucoup et qui donne une impression négative.
1505

1510 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

On va en entendre parler demain soir, de la question des graffitis en particulier.

1515 **M. MIKE PARENTE :**

Demain soir, je ne suis pas là.

1520 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Oui, je sais.

M. MIKE PARENTE :

1525 Je n'aurai pas l'opportunité d'en parler.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

1530 On vous enverra le verbatim.

M. MIKE PARENTE :

1535 Pas de problème. Ça fait que c'est tous des efforts qu'on fait. Et on travaille beaucoup avec la Ville justement au niveau de l'aménagement pour essayer, non seulement avec les services de police mais avec le Ville, de trouver des moyens de réduire la circulation, d'attirer une clientèle qui va mieux répondre à ça. Mais notre plus gros problème présentement, c'est au niveau probablement de la propreté et au niveau des vélos.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

1540

Des vélos.

M. MIKE PARENTE :

1545

Ils sont sur les trottoirs quand ils devraient être dans la rue.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

1550

Pouvez-vous nous donner un exemple de ce que vous faites, par exemple, pour rendre les artères commerciales plus conviviales quand vous dites: «mieux desservir les gens qui habitent autour»? Donnez-nous un ou deux exemples concrets.

M. MIKE PARENTE :

1555

Juste par la mise des événements qu'on met de l'avant pour animer le quartier, c'est quelque chose qu'on fait. C'est sûr qu'on répond aux besoins pour la clientèle immédiate, mais on attire aussi une clientèle régionale qui vient connaître et ça devient un bon point vendeur pour Montréal.

1560

Et aussi, on met en place des communiqués non seulement envers nos commerçants mais nos voisins au niveau de la propreté, au niveau des heures de l'éclairage qui est quelque chose, quand on parle de sécurité, surtout le soir il n'y a personne qui veut sortir magasiner à la noirceur, ça fait que c'est quelque chose qui est important, qu'on véhicule à nos commerçants de garder les lieux propres...

1565

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

D'éclairer.

1570 **M. MIKE PARENTE :**

... éclairer leur devanture surtout le soir, même s'ils ne sont pas là, parce qu'il y a toujours du monde qui veulent aller prendre une petite marche puis qui vont faire le lèche-vitrine.

1575

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Oui, d'accord. Alors, même après les heures d'ouverture, quand vous êtes fermés, quand les magasins sont fermés, vous les incitez à éclairer.

1580

M. MIKE PARENTE :

C'est sûr.

1585

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

D'accord. Alors, merci bien.

1590

Si vous voulez bien, on va prendre un quinze minutes pour bouger et ensuite la parole sera à vous.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

REPRISE DE LA SÉANCE

1595

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Est-ce qu'il y a des gens dans la salle qui aimeraient poser des questions, intervenir ou passer des commentaires. Là, ça fait déjà une heure que vous écoutez tout ce beau monde parler. Est-ce que certains d'entre vous aimeraient fouiller une question ou l'autre, un aspect ou l'autre, avant qu'on passe la parole aux autres panélistes qui sont là.

1600

Venez madame. Tirez le micro, identifiez-vous pour qu'on puisse...

1605

Mme GENEVIÈVE DORVAL-DOUVILLE :

Donc, Geneviève Dorval-Douville. Je travaille pour la CDEC Rosemont-Petite-Patrie.

1610

Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais il y a une initiative dans Rosemont-Petite-Patrie qui s'appelle *Je m'active à Rosemont-La Petite-Patrie* et qui fait la promotion,

en fait, de ce mode de vie là.

1615 Parce qu'on a entendu beaucoup dans les dernières années des discours: «Ah! la banlieue, c'est comme l'apologie. Les véhicules, c'est la liberté», les gros «power centers» qui vont nous faire de la promotion à coup de très gros budgets par rapport à ce que les petits commerces de quartier peuvent s'offrir.

1620 Et donc, je ne sais pas si c'est prévu au plan de faire un contre-discours finalement à ce discours un peu dominant là qu'on entend dans les médias, que nous ont beaucoup renvoyé les médias dans les dernières années. En tout cas, je ne sais pas s'il y a des éléments dans...

1625 J'ai la documentation, je vais vous la donner. C'est une campagne qu'on a élaborée. En fait, c'est une initiative d'Équiterre et qui a été mise en place dans Rosemont-Petite-Patrie en collaboration avec les milieux commerçants comme la Plaza Saint-Hubert, aussi avec les milieux de la santé, les organismes communautaires, les milieux scolaires, les organismes environnementaux. Donc, tout le monde a un peu participé au projet. Il y avait des résidants sur le projet aussi.

1630 Donc, le projet est toujours en cours et puis il vise tant à sensibiliser les résidants qu'à travailler avec les acteurs socio-économiques pour mettre en place des initiatives pour favoriser les déplacements à pied, à vélo et favoriser l'achat local pour les résidants. Donc l'idée, c'est, dans le fond, de dire : on s'active dans son quartier en visitant nos commerces locaux de quartier à pied et à vélo.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

1640 Est-ce que je peux vous demander quel a été le résultat de votre campagne?

Mme GENEVIÈVE DORVAL-DOUVILLE :

1645 Bien, là, c'est encore en cours, c'est sûr, mais il y a quand même une très bonne adhésion. Là, on travaille de plus en plus pour améliorer l'accessibilité aux commerces. Parce que c'est bien beau quand même de dire aux gens d'aller dans leurs commerces et d'aller dans leurs services à pied, à vélo, mais on va aussi travailler justement de l'autre côté avec les commerces, les institutions pour aussi faciliter l'accessibilité et ensuite renvoyer le message aux résidants: «Regardez, il se passe quelque chose. Les gens essaient de s'adapter à vous.»

1650 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Et ça va bien? Les partenaires participent? Vos commerçants, ils entrent dans le jeu?

1655

Mme GENEVIÈVE DORVAL-DOUVILLE :

1660

Oui. Bien, il y a une bonne réceptivité. On a eu des commerçants qui ont participé. Il y a une cinquantaine de commerçants déjà, à date, qui se sont engagés à poser des actions en faveur des déplacements à pied, à vélo et pour favoriser l'achat local.

1665

Mais là, c'est ça, c'est en cours. Donc, on veut mettre en place plus de mesures qui vont faciliter ça, entre autres les supports à vélo qui est quand même un point névralgique pour les gens à vélo.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Est-ce que vous en avez des problèmes de conflit vélo-poussette?

1670

Mme GENEVIÈVE DORVAL-DOUVILLE :

Mais ça n'a pas porté seulement sur les familles, mais c'est des points intéressants à rajouter à notre campagne. Moi, j'en tire des choses intéressantes à ajouter à nos propres outils.

1675

Mais oui, c'est sûr que la sécurité, par exemple, c'est quelque chose qu'on n'a pas touché directement dans notre campagne parce que c'est quelque chose qui est déjà touché par beaucoup de comités. Dans Rosemont-La Petite-Patrie, il y a un comité de sécurité urbaine et un comité de circulation. Donc, quand même, on n'est pas si mal dépourvus que ça.

1680

Donc, c'est ça. Donc, je me demandais si c'était prévu justement d'essayer de travailler...

1685

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCMP :

De contrer le discours dont vous venez de parler.

Mme GENEVIÈVE DORVAL-DOUVILLE :

1690

Oui, le discours dominant qu'on entend vraiment et qui est véhiculé finalement par ceux qui ont les gros sous, les automobiles, les grands centres commerciaux.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

1695

D'accord.
Monsieur Bélec.

M. PIERRE BÉLEC :

1700

Ce qui est prévu, c'est d'écouter les idées nouvelles, ce qu'on fait ce soir. Maintenant, c'est sûr qu'il y a des démarches de communication et de marketing qui devraient suivre les conclusions de cette consultation.

1705

Mme GENEVIÈVE DORVAL-DOUVILLE :

1710

Puis c'est sûr, quand les moyens, ça peut être justement d'outiller ces gens-là sur le terrain, d'outiller les commerces pour les aider à s'adapter à cette population-là par des incitatifs, ça peut être un moyen aussi d'atteindre ces buts-là, en concertation avec les gens qui sont sur le territoire qui font déjà un peu des démarches dans ce sens-là.

1715

Puis il y a des outils qui sont intéressants aussi. Parce qu'on parlait beaucoup de logements. C'est sûr que, bon, on ne se le cachera pas, le logement abordable, c'est un point assez difficile pour les familles. Mais justement dans ce contre-discours-là qu'on a essayé d'élaborer, il y a des éléments intéressants qu'on peut aller chercher au niveau du transport, au niveau du coût des voitures.

1720

Puis en misant sur du transport collectif adapté pour les familles avec une bonne fréquence aussi, parce qu'on parlait tantôt de rapidité, mais il y a une question de fréquence aussi pour les gens qui n'ont pas toujours les horaires de travail en heure de pointe, en travaillant sur ça et l'accessibilité des transports actifs, c'est des points sur lesquels c'est quand même plus facile à Montréal de travailler à s'améliorer et de mettre ça en valeur le fait qu'on peut rester à Montréal.

1725

Oui, la maison coûte plus cher, mais on n'est peut-être pas obligé d'avoir...

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

1730

Une voiture.

Mme GENEVIÈVE DORVAL-DOUVILLE :

1735

... une deuxième voiture ou même une première voiture pour ceux qui sont assez bien organisés. On en voit des exemples, nous autres.

M. PIERRE BÉLEC :

Mon collègue ici voudrait absolument avoir votre brochure.

1740 **Mme GENEVIÈVE DORVAL-DOUVILLE :**

Malheureusement, j'en ai juste une.

1745 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

On aimerait ça aussi. Madame, la présidente de la commission me fait remarquer qu'elle aimerait bien avoir une copie de votre brochure aussi.

1750 **Mme GENEVIÈVE DORVAL-DOUVILLE :**

Oui, mais malheureusement, je vais regarder...

1755 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Stéphanie, vous pourrez peut-être prendre la carte de madame ou en tout cas ses coordonnées, de telle sorte qu'on puisse l'appeler un peu plus tard.

Oui, madame, allez-y.

1760 **Mme SOPHIE PAQUIN :**

Bonsoir. Mon nom est Sophie Paquin. Je suis de la Direction de la santé publique de Montréal. J'apprécie bien la lecture que vous avez faite au sujet des deux problèmes ou irritants majeurs au sujet de la place des familles dans la ville, particulièrement la question de l'accessibilité du logement et la question aussi du transport, la question de la sécurité routière.

1765
1770 Au sujet de la sécurité routière, nous autres à la DSP de Montréal, on a produit plusieurs documents sur les traumatismes routiers et puis le bilan routier à Montréal. Et on a fait aussi une revue de littérature, où on a regardé la littérature scientifique.

1775 Et ce que la littérature scientifique montre au niveau international, surtout dans les pays occidentaux, dont le Canada, dont le Québec aussi, bien évidemment, c'est que c'est des mesures qui sont reliées à un traitement au niveau de l'environnement bâti, qui sont les plus efficaces au niveau scientifique, que ce soit des méta-analyses et tout ça, c'est vraiment des interventions d'apaisement de la circulation, élargissement des trottoirs, en saillie, dos d'âne, tout ça, et d'autres mesures. Ça, c'est les plus connues parce qu'on les connaît, mais il y en a plein d'autres qui existent un peu partout.

1780 Et même aux États-Unis, ils développent de plus en plus ces aspects-là. C'est quand même étonnant, c'est quand même le royaume de l'automobile. Mais de plus en

plus, les grandes villes ont une préoccupation sur la question de la sécurité routière par de l'environnement justement.

1785 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Et ce sont les meilleures mesures pour...? Vous n'avez pas fini votre phrase.

Mme SOPHIE PAQUIN :

1790

C'est les meilleures mesures pour réduire justement les problèmes d'accidents et augmenter la sécurité des piétons. Alors, les recherches scientifiques ont montré ça.

1795

Et ce qui était le moins efficace, il y a un ordre là, c'est les contrôles policiers et, en tout dernier, la sensibilisation comme l'éducation.

1800

Parce que ce qui est intéressant des mesures par l'environnement, c'est que même quand le policier n'est pas là, parce qu'il ne peut pas être partout, malgré tout le bon travail qu'ils peuvent faire, ils ne peuvent pas être partout à tout instant de la journée évidemment, c'est que ça va induire un certain comportement, ça va induire de ralentir la circulation et aussi ça va amener les piétons à traverser aux bons endroits aussi, un de ces aspects-là. Alors, je pense que c'est vraiment une option à regarder de plus en plus.

1805

Puis on mentionnait qu'il y avait 50 intersections qui seraient regardées par année. C'est excellent. C'est sûrement un excellent début. Mais il y a sûrement aussi plus d'intersections qui sont travaillées par année, il y a sûrement plus d'intersections qui sont revitalisées ou rénovées par année. Peut-être que ça vaudrait aussi la peine de porter un regard aussi sur les autres tant qu'à mettre de l'argent, plusieurs milliers de dollars sur ces intersections-là.

1810

Alors, moi, j'avais une petite question comme ça. Je me demandais comment les arrondissements, parce que là on est au niveau central et aussi les arrondissements, comment les arrondissements vont être outillés pour faire, par exemple, de l'apaisement de circulation ou pour répondre aux demandes des citoyens par rapport à ça?

1815

Parce que dernièrement, on a vu dans le journal qu'il y a beaucoup de citoyens, que ce soit Villeray, que ce soit NDG, que ce soit Mercier, que ce soit dans le quartier Sainte-Marie près de Frontenac, qui font des démarches auprès de leur arrondissement pour des mesures d'atténuation de la circulation. On a même eu quelques anecdotes de madame Lortie tout à l'heure. Puis il semblerait, si je me fie à ce que je lis dans les journaux, qu'ils n'ont pas une oreille attentive à leurs demandes.

1820

Alors, je me demandais comment on pourrait les outiller. Il y a sûrement une

1825 question de les outiller là-dedans pour que ce soit plus développé, pour qu'on travaille plus ensemble, parce qu'il va avoir la Politique familiale, il y a le Plan de transport. Donc, pour se donner des leviers.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

1830 Oui, il y a plusieurs outils qui sont en train de se développer en même temps.

Monsieur Bélec ou peut-être madame à côté.

M. PIERRE BÉLEC :

1835

Oui, mais d'entrée de jeu, je dirais que, pour avoir travaillé avec mon collègue Jean auprès de l'ensemble et de chacun des arrondissements, malgré qu'on puisse être déçu à l'occasion de certaines réponses, il y a une conscience très, très vive que cette question-là est hautement prioritaire. Parce que quand j'ai dit d'entrée de jeu au début: «C'est l'habitation et c'est la sécurité, et la sécurité, ça veut dire la sécurité à l'écart des automobiles», ça nous vient des arrondissements, ça. Maintenant, ça, c'est la sensibilité qu'il y a. Les moyens, c'est autre chose.

1840

Je ne sais pas si Isabelle veut ajouter autre chose?

1845

Mme ISABELLE MORIN :

Je peux glisser un petit mot. Puis ensuite, je pense que Sylvie aurait certaines choses à rajouter sur le sujet.

1850

Effectivement, je pense que le gros défi, c'est d'harmoniser un petit peu les pratiques qui peuvent se faire d'un arrondissement à l'autre pour vraiment justement avoir une harmonisation dans les façons de faire.

1855

Ne serait-ce, tout à l'heure dans ma présentation je parlais d'un Guide d'aménagement piétons. Donc, au niveau justement de l'aménagement de la voirie, s'assurer que, par exemple si on passe d'un arrondissement à un autre, si un arrondissement a la pratique de mettre, par exemple, le mobilier urbain d'un côté, bon, on arrive dans un autre arrondissement, c'est une frontière que les gens ne connaissent pas nécessairement, une frontière parfois papier mais oups! là on retrouve, par exemple, les mobiliers urbains ailleurs ou quoi que ce soit. Alors, c'est des outils que le central est effectivement en train de développer. On commence tout ça et il y aura toute une promotion à faire, effectivement.

1860

1865

Un autre exemple pourrait être le réseau de camionnage. On parle souvent de

1870

camionnage justement pour les familles. Des fois, on trouve que les camions passent à des endroits où ils ne devraient pas. C'est un travail qui est en train de se faire au niveau de la direction des transports, justement de l'harmonisation et peut-être aussi de l'encadrer, de le gérer au niveau de l'agglomération pour avoir une vue globale et non pas dire: «Je gère à l'intérieur de mes frontières et peu importe qu'est-ce qui se passe l'autre côté», pour qu'il y ait une continuité dans le réseau effectivement.

Je ne sais pas, Sylvie, tu as peut-être quelque chose à rajouter?

1875

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Madame.

1880

Mme SYLVIE TREMBLAY :

Merci. Alors, ce que je voulais ajouter, c'est que la division à laquelle j'appartiens, qui est une division sécurité et aménagement du réseau artériel, agit à titre de propriétaire du réseau. Et donc, un de ses rôles, c'est de faire justement les règles d'harmonisation sur l'ensemble du territoire.

1885

Isabelle vient de mentionner le Guide d'aménagement piétons, qui sera un des projets de la division, mais aussi un des programmes qui sera mis sur pied, c'est le «traffic calming». Donc, on développera aussi des outils pour les arrondissements pour avoir des règles d'harmonisation dans l'ensemble des arrondissements.

1890

Donc, ça s'en vient. Le Plan de transport était une première étape. Suite au Plan de transport, il y aura des plans directeurs de circulation dans différents arrondissements, et ensuite des guides d'aménagement et des guides d'harmonisation.

1895

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Dans le temps, ça peut vouloir dire quoi, ça, Madame?

1900

Mme SYLVIE TREMBLAY :

Je ne voudrais pas m'avancer, mais sûrement quelques années avant qu'on ait réussi à faire tous les outils, mais il y en aura un à deux qui seront faits chaque année.

1905

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

D'accord, merci beaucoup.

Vous avez eu, je pense, une réponse à votre question, Madame. Oui, Monsieur.

1910 **M. CARL BÉGIN :**

1915 Bonsoir tout le monde. Carl Bégin, je suis citoyen de Mercier de Hochelaga-Maisonneuve. Je ne sais pas trop par où commencer, il y a tellement de choses qu'on entend, il y a tellement de sujets sur lesquels on voudrait intervenir. La ville, ça nous interpelle comme parents, comme citoyens.

1920 Le premier commentaire que je me passe, c'est que j'entends les gens qui sont dans les services de la Ville et, si j'étais à leur place, je ferais probablement la même chose, c'est qu'on est dans la meilleure ville du monde finalement. Je veux dire, j'entends, j'écoute, je reçois et, moi, j'ai l'impression d'être dans la plus meilleure ville du monde.

1925 Alors, d'un autre côté, on a les statistiques de fuites de citoyens. Et puis généralement, c'est parmi les citoyens qui sont les familles moyennes ou les mieux nanties qui ont le... parce qu'on n'est pas toujours à Montréal par choix finalement. C'est par dépit dans bien des cas. Quand on est parmi les moins nantis, notamment il y a encore un réseau de transport qui nous permet de se déplacer. Donc, ce n'est pas toujours le choix qu'on a de s'en aller.

1930 Donc, les familles les mieux équipées quittent Montréal, en général. En tout cas, c'est ce qu'on a dans les statistiques. Donc, il y a un débalancement entre le discours, l'analyse et les résultats.

1935 Alors, je ne sais pas combien de temps avant de mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation, par exemple comme la dame de la DSP parlait. C'est extrêmement pertinent. Ce qu'on voit dans les différents arrondissements, il y a quelques endroits où il y a des mesures, des rues qui ont été apaisées. J'ai l'impression que c'est le résultat de lutte citoyenne. C'est des règlements à la pièce. Et ce qu'on souhaiterait, c'est qu'il y ait des budgets qui suivent des méthodologies. Comme citoyen, on ne sait pas à quelle porte cogner.

1940 Quand on arrive à l'arrondissement, en général, ils n'ont pas une très bonne oreille, on se fait retourner à la ville-centre. À la ville-centre, si on n'est pas promoteur ou commerçant, c'est plus difficile de passer son message. Alors, on retourne à l'arrondissement. Mais dans l'arrondissement, il y a des comités de circulation qui siègent habituellement à huis clos. Ce n'est pas évident tout ça.

1945 Donc, au niveau des mesures d'apaisement, ce que ça prend, puis la signalisation, comme madame, j'abonde dans ce sens-là, je vais peut-être m'exprimer d'une autre façon, mais c'est la représentation de l'espace comme conducteur ou comme usager du réseau

1950 routier qui doit être interpellée.

Une pancarte à 40 km/heure à côté d'un arrêt, en arrière d'un camion, avec un arbre qui n'est pas élagué comme il faut, et qu'on est sur une route qui a peut-être 11 ou 12 pieds de large, il n'y a rien qui nous dit de rouler à 30 ou à 40 km/heure là-dessus.

1955

Dans Westmount, ils n'ont pas attendu après le gouvernement du Québec. Ville Mont-Royal, les pancartes sont posées à 30, 40 km/heure, mais la rue, la signalisation, la synchronisation des feux de circulation, on ne peut pas rouler plus vite.

1960

Puis à Québec, Québec va dire oui à la Ville de Montréal, mais ce que Québec dit, c'est que: «On ne va pas vous autoriser de poser des pancartes à 30 ou à 40 km/heure si tout l'environnement urbain conditionne une vitesse de circulation 40, 50, 60, 70 km/heure.» Donc, on n'a pas besoin d'attendre après Québec, là, pas besoin d'attendre des modifications au Code de la sécurité routière pour intervenir dans l'arrondissement, dans la ville.

1965

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

1970 On va aller chercher une réaction là. Le contexte vient d'être présenté de manière très intéressante. Comment vous réagissez?

M. PIERRE BÉLEC :

1975 Moi, je serais prêt à passer l'avant-midi avec vous à sacrer contre la Ville, c'est ce que je fais régulièrement aussi.

M. CARL BÉGIN :

1980 Mais moi, je veux être dans les solutions, comme vous.

M. PIERRE BÉLEC :

1985 C'est ça. Je suis un citoyen de Montréal. J'ai participé à des marches contre le trafic sur ma rue. J'ai tout fait ça. Mais en même temps, c'est une ville extraordinaire. La démarche qu'on a faite à peu près tout le monde à travers les arrondissements, c'est qu'on se réunit : on fait une politique familiale. Oh! là, là, on as-tu des problèmes. Ça va mal, c'est effrayant! Jusqu'à temps qu'il y ait des madames ou des messieurs dans le comité qui disent: «Je vous écoute, puis ce n'est pas vraiment mon expérience, je pense je vais déménager la semaine prochaine.» Les gens disent: «Ouais, c'est vrai, peut-être qu'on a exagéré.»

1990

Mais c'est sûr qu'il faut voir nos défauts, il faut voir nos problèmes. On n'est pas là pour épiloguer, nous, en tout cas, sur les problèmes ce soir, mais je veux juste vous dire qu'on les connaît bien.

1995

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Sur le trafic calming.

2000

M. PIERRE BÉLEC :

Maintenant, je passerais la parole à ma voisine.

2005

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Sur l'aménagement pour ralentir la circulation...

2010

M. CARL BÉGIN :

Je ne veux pas culpabiliser ou viser personne. J'essaie juste d'être... je voudrais qu'on soit dans l'action, moi. J'ai l'impression que des analyses, des synthèses, des revues de littérature, des revues scientifiques, des statistiques de décès... qu'est-ce que ça prend d'autres?

2015

M. PIERRE BÉLEC :

Ce n'est pas là qu'on est, là. On a des actions concrètes, quand même, dans le plan collectif, là. On n'est pas dans une... non, non, ce n'est pas une thèse sur la ville idéale, là, je regrette.

2020

M. CARL BÉGIN :

Je n'ai pas suivi... je veux dire, je suis tellement de dossiers. Celui-là, je dois vous dire, ce soir je suis venu un peu à la dernière minute, je ne l'ai pas suivi complètement.

2025

Mais par exemple, prenons le Plan de transport de la Ville de Montréal. J'écoute, par exemple, des statistiques tantôt; «200 kilomètres d'autoroute, 1 000 kilomètres d'artères, 4 000 kilomètres de collectrices.» On nous dit qu'il y a présentement 45 kilomètres de voies réservées et on se fait un objectif d'atteindre 200 sur 10 ans. Est-ce que je dois répéter mes chiffres?

2030

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Madame...

2035 **M. CARL BÉGIN :**

2040 Donc, c'est un objectif en soi. C'est bien. Mais est-ce qu'on va assez vite? Puis on parle d'étalement urbain, mais il y a un autre phénomène qui s'en vient, c'est le rassemblement urbain. C'est donc des gens qui sont en région, qui s'en viennent travailler à Montréal et qui s'achètent quelque chose en banlieue. Ça fait qu'il y a un étalement, je ne sais pas si vous comprenez, qui est un peu à l'inverse. Qu'est-ce qu'on fait pour...

2045 J'étais tout à fait d'accord avec la démarche dans mon quartier *Je m'active, je m'implique*. J'étais citoyen de Rosemont avant. J'ouvre le journal local, j'ai une demi-page de publicité de Terrebonne. La Ville de Terrebonne qui achète de la publicité dans les journaux locaux de Montréal, dit: «Venez-vous-en chez nous. C'est une ville durable. Il y a de la place pour les familles. On paye votre compte de taxe de bienvenue.»

2050 Je veux dire, alors est-ce que Montréal devra aller faire du recrutement à Laval? Je le sais pas, je pense c'est des annonces à la t.v., quelque part, où c'est que ça passe dans l'ensemble, il faut mettre Montréal de l'avant.

2055 Moi, ça a été un défi énorme de convaincre mon conseil de famille de vivre Montréal et d'acheter Montréal. J'ai réussi, mais quand j'ai reçu mon premier compte de taxe de bienvenue... je veux dire, il y a des mesures là très, très, très faciles, je pense. Je ne parle pas de les abolir complètement, je parle peut-être de les étaler.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2060 Mais là, on va y aller. Vous en avez au moins deux gros sujets.

M. CARL BÉGIN :

2065 Puis un autre juste très rapide, parce que je veux juste... il y a une question d'équité aussi.

2070 Parce que la Ville de Montréal, moi, je finance, comme payeur de taxes, je finance le réseau artériel. Pas les 200 kilomètres d'autoroute, ça c'est vraiment du ressort du provincial, ça fait que je le paye déjà d'une autre façon. Je n'ai pas de voiture, moi. Je suis en transport en commun. Mon compte d'impôt foncier sert à financier une partie de l'entretien de l'infrastructure, les artères, les collectrices. Je n'ai même pas ces outils-là, puis il est utilisé par la moitié de la province du Québec à tous les jours.

2075 Donc, il y a un problème d'équité fiscale. C'est là qui est le nerf de la guerre. Il faut aller chercher des points d'impôt à Montréal.

2080 Quand il y a le Grand prix à Montréal, ça profite à qui? À Montréal au niveau du rayonnement, etc., etc. Mais tous les argents de ça dans les chambres d'hôtel, des chauffeurs de taxi, c'est toutes des taxes qui s'en vont à Québec puis à Ottawa. Il n'y a rien qui vient à Montréal là-dessus, à part un certain rayonnement. Donc, il faut aller chercher des points de TVQ, TPS. Go! go! go! Montréal, go!

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2085 1, 2, 3.

M. CARL BÉGIN :

2090 Il y en a plein là. Je vais m'arrêter, mais je ne veux pas être en train de récriminer, en train d'être négatif...

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2095 Non, non, je pense que vous posez des questions très intéressantes. On va essayer...

M. CARL BÉGIN :

2100 Mais il y en a des solutions.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Vous posez des problèmes qui sont très intéressants.

2105 Est-ce qu'on peut revenir sur le trafic calming. Madame. L'aménagement des rues pour permettre le ralentissement.

Mme ISABELLE MORIN :

2110 Tout à fait. Enfin, je ne sais pas trop comment pogner le puck là. En tout cas, je vais essayer. Il y a beaucoup, beaucoup de choses dans ce que vous dites, effectivement. Là, je ne parlerai pas juste pour la politique familiale, mais je mettrai mon chapeau transport vraiment.

2115 Je pense qu'effectivement, avec le Plan de transport qu'on a déposé... et je pense que c'était un peu la réaction de tous de dire que c'était quand même un plan ambitieux. Ce n'est pas parfait effectivement, on n'est pas dans un monde parfait. Et c'est aussi un

2120 processus éapiste, il faut s'entendre aussi. Mais je pense que là, avec les consultations qui sont terminées, on a entendu quand même 104 mémoires, 104 organismes et citoyens vraiment se positionner là-dessus, je pense ça fait l'ensemble.

2125 Grosso modo, les gens ont vraiment bien, bien accepté le Plan de transport. Il y aura des modifications, on est en train de travailler là-dessus. Là, ça a l'air de beaux voeux pieux, mais il y a des équipes derrière ça, il y a beaucoup de monde qui y travaille. Oui, on a souvent l'impression : la Ville parle de plans, de ci, de ça, mais il y a vraiment des équipes de travail qui se rejoignent.

2130 Je parlais de la piste Maisonneuve tout à l'heure. Ça a été du gros boulot. J'ai mes collègues de travail qui ont travaillé là-dessus. Puis je pense que c'est quelque chose de symbolique aussi, je veux dire, d'ajouter une piste cyclable là.

2135 Effectivement, pour revenir à la question de la limite de vitesse, on dit: «Il ne faut pas attendre le gouvernement pour faire des choses.» Effectivement, il y a plusieurs arrondissements, des villes qui ont déjà fait des procédures pour réduire leur limite de vitesse. Mais ce que la ville-centre veut faire, en fait, c'est vraiment s'assurer de l'harmonisation. Parce qu'encore là, il y a les frontières qui existent, mais est-ce qu'on peut vraiment se permettre de dire: «On passe d'un arrondissement à l'autre, il y a du 50, il y a du 40, il y a du ci, du ça.» Alors dans le fond, on essaie de voir, de faire nos démarches avec le gouvernement pour harmoniser le tout, dans le fond.

2140 Au niveau des mesures d'apaisement de circulation, je pense que Sylvie l'a bien dit, effectivement on voudrait que ça soit fait demain matin. Il y a des équipes qui sont en place, il y a des travaux qui se font et tout. Concrètement, je pense que le calmant, il y a des beaux exemples de réussite aussi dans des quartiers.

2145 C'est sûr qu'il y a peut-être certains arrondissements qui peuvent être plus dynamiques que d'autres. Il y a des administrations qui ont peut-être des priorités différentes également. Ça, c'est toujours difficile. Mais je pense qu'on est dans la difficulté aussi de gérer tout ce qui est local versus faire le pont avec ce qui est central.

2150 **M. CARL BÉGIN :**

Tout à fait. Je ne sais pas si j'ai encore une...

2155 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Attendez, on va revenir quand même sur votre question de taxes. Est-ce que les taxes de bienvenue et compagnie, est-ce que les mesures fiscales, Monsieur Bélec, ont

2160 été étudiées comme étant des mesures intéressantes à introduire dans un plan d'action collectif famille.

M. PIERRE BÉLEC :

2165 La réponse, c'est non. Deuxièmement, à chaque fois que cette question-là de rabais de taxes et autres a été évoquée depuis le Sommet de Montréal, où j'étais, ça a toujours été mis de côté, dans le fond, pour motif de pauvreté, pauvreté de la ville. Alors, la réponse, c'est non. Ça ne veut pas dire que ça ne pourrait pas l'être.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2170 Et la récupération des points d'impôt?

M. PIERRE BÉLEC :

2175 Je pense que c'est le discours du maire depuis plusieurs années. Je ne sais pas s'il y a quelqu'un à l'autre bout de la ligne, mais...

M. CARL BÉGIN :

2180 Bien, en tout cas...

M. PIERRE BÉLEC :

2185 Non, mais il ne fait que parler de ça depuis des années.

M. CARL BÉGIN :

2190 Je ne suis pas d'accord avec vous. Je ne veux pas embarquer dans la question du leadership, là, mais tout le monde parle de ça. Mais bon, combien de temps on va parler? Est-ce qu'on va parler encore?

M. PIERRE BÉLEC :

2195 Bien, il va falloir...

M. CARL BÉGIN :

Ce n'est pas vous.

2200 **M. PIERRE BÉLEC :**

La discussion au Québec, c'est si une telle chose était accordée à Montréal, il va falloir l'accorder non pas à Trois-Rivières, Québec, etc., mais à Saint-Tite-des-Caps et à La Malbaie, à Rivière...

2205

M. CARL BÉGIN :

Bien, je veux dire, quand on a transféré des responsabilités vers les municipalités, les budgets n'ont pas tellement suivi. Donc, ce serait peut-être juste une question encore là d'équité et de justice sociale d'une certaine forme. On est à peu près... 75 % de la population vit dans les centres urbains. On génère l'activité économique du pays, d'une certaine façon. Puis je n'en veux rien aux villes régions et on dépend des villes régions, mais... c'est une question fédérale.

2210

2215 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Je pense qu'on ne va pas le régler ce soir.

M. CARL BÉGIN :

2220

Non plus, mais la question est importante. Puis je ne parle pas d'abolir, je parle de peut-être étaler dans le temps. Déjà, ça pourrait être quelque chose, de peut-être faire un étalement sans trop d'intérêt. Je veux dire, moi, ça m'a coûté... ça aurait été une mise de fonds sur la maison intéressante.

2225

En tout cas, il y a quelque chose pour attirer les familles et de faire une publicité en mettant les vrais chiffres sur la table: «La maison, O.K., le deuxième char, le temps que vous passez dans le trafic. Combien vaut votre temps dans le trafic que vous passez à chaque semaine? 20 \$ de l'heure? 30 \$ de l'heure? Vous êtes un avocat, 150 \$ de l'heure?»

2230

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Au fond, une bonne comparaison, ce serait intéressant d'après vous.

2235 **M. CARL BÉGIN :**

Tout à fait, puis de publiciser ça. Donc, la Ville de Montréal, un département de marketing agressif, acheter des pages dans les journaux. En tout cas, il y a plein de solutions.

2240

2245 Mais très rapidement sur les mesures d'apaisement, ce qui est très intéressant à Barcelone, je ne sais pas si vous connaissez l'exemple de Barcelone, ils ont développé dans certains arrondissements, l'arrondissement de Saria, donc c'est la Charte de Saria ça s'appelle, je pourrais vous documenter là-dessus, mais on a là un travail qui a été fait de pair entre urbanistes, architectes et ingénieurs pour établir, pour une rue donnée ou pour une artère donnée, une proportion d'espace qui doit être accordée aux différents modes de transport. Et donc, ça, ça nous donne une charte. Et c'est intéressant de mettre des ingénieurs, des architectes ensemble, parce qu'on n'a pas les mêmes...

2250 Moi, je suis ingénieur de formation. J'ai des formations, je travaille beaucoup avec des architectes. Mais la représentation de l'espace, c'est tout le domaine de l'architecte, ça. Et quand on circule sur une route, il y a des questions de fluidité, de sécurité, de dégagement et tout ça. Mais la représentation qu'on fait, ça n'appartient pas aux ingénieurs. Il faut que ces gens-là travaillent ensemble. Et cette charte-là, on pourrait l'appliquer à
2255 Montréal.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2260 Savez-vous comment est-ce qu'on fait pour aller chercher ça?

M. CARL BÉGIN :

2265 Bien, ça fait longtemps que j'essaie, mais elle est juste en espagnol pour l'instant, mais on tente de la faire traduire. Puis on va la faire circuler quand on l'aura, c'est certain. C'est la Charte de Saria. Puis c'est intéressant, Barcelone, vous regardez le plan de développement urbain de Barcelone de 1800 machin et vous superposez la carte de 2006, c'est quasiment la même affaire là. Donc, ils ont vraiment suivi leur plan d'urbanisme.

2270 Mais le dernier point sur lequel je voulais venir, puis c'est peut-être une anecdote, mais qui va nous placer dans un contexte plus global, c'est certain que je pars de mon coin de quartier, et je vais juste prendre quelques minutes là-dessus, mais c'est pour illustrer toute la question de la politique familiale, des plans de transport et tout ça, et aussi toute la question de la cohérence ou de l'incohérence et toute la gouvernance entre la ville-centre et les arrondissements et tout ça.

2275 Je suis à côté, dans un quartier, je vous ai dit tantôt où il était, je fréquente quotidiennement un parc dans un secteur patrimonial. Il y a là une clôture forgée qui sépare donc le parc de l'espace public. En face du parc, c'est le théâtre Denise Pelletier, qui a une mission d'éducation auprès des enfants.

2280 Et avant d'être montréalais, j'étais résidant des Laurentides et je me souviens d'avoir été à ce théâtre-là voir les Dix Petits Nègres d'Agatha Christie, et quand on sortait de

l'autobus, où est-ce qu'on attendait? On attendait dans le parc, l'autre bord de la clôture. Cette clôture-là a été retirée.

2285

Le service de police était d'accord avec en disant qu'il n'y avait pas de problème pour la sécurité. Les élus provinciaux ont supporté ce projet-là, on ne sait pas de quoi ils se mêlent. L'Association des commerçants aussi a dit: «On retire cette clôture-là.» C'est une clôture qui avait été restaurée, il y a quelques années, dans un parc, un parc avec quatre entrées quand même sur la rue.

2290

Donc, je veux juste illustrer qu'on avait un aménagement sécuritaire, patrimonial, citoyen, public. Elle a été démantelée, elle a été entreposée dans un clos municipal, elle a été volée, et ça fait un an qu'on se bat pour avoir notre clôture qui faisait de ce parc-là un endroit sécuritaire pour les familles. Alors, bienvenue à Montréal!

2295

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

On recommence.

2300

M. CARL BÉGIN :

Je vous laisse là-dessus.

2305

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Merci, monsieur Bégin.

Oui, Monsieur, venez.

2310

M. RICHARD HAJJ :

Oui, bonjour.

2315

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Vous voulez vous identifier, s'il vous plaît.

M. RICHARD HAJJ :

2320

Oui. Je n'ai pas l'habitude des micros. Je m'appelle Richard Hajj, je suis résidant de Montréal.

Bien, par rapport au questionnaire, je ne sais pas si ça existe toujours, mais par

2325 rapport aux taxes de bienvenue, nous, quand on a acheté, il y a environ cinq ans, un triplex à Montréal, ils donnaient 6 500 \$ pour et, dans le fond, ça payait la taxe de bienvenue. Je ne sais pas si ça a été maintenu cette subvention-là.

2330 Puis par rapport à ce qu'on disait un peu au début des noyaux, je trouvais ça intéressant cette notion-là. Puis je me disais que ça serait intéressant de favoriser les petits noyaux comme les petites fruiteries sur les rues commerciales, tandis que les grandes surfaces comme les Loblaws, qui ont des grands stationnements, ils favorisent un peu une facilité avec les voitures. Puis bien, c'est ça, peut-être les défavoriser un peu au niveau des taxes, peut-être qu'il y aurait façon de faire que ça ne draine pas toute l'activité des petites
2335 rues commerciales où il y a beaucoup de piétons.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2340 Voulez-vous qu'on aille voir un peu ce que la Ville... quand vous parliez de noyaux urbains, Monsieur Paré, noyaux villageois ou noyaux urbains, comment est-ce que vous intégrez... est-ce que les grandes surfaces ont une place là-dedans? Est-ce qu'elles sont exclues et où on peut faire de la place à des petites fruiteries comme monsieur vient de mentionner?

2345 **M. ROBERT PARÉ :**

Je vous dirais que, théoriquement, le noyau villageois c'est le paradis de la petite fruiterie justement. Le noyau ne couvre en réalité qu'une portion de cinq à six coins de rue, si vous voulez. Ce n'est pas démesurément grand. C'est une concentration justement de
2350 services. Donc, partant de là, les grandes surfaces qui ont besoin, elles, de stationnement immense pour se développer ne trouvent pas leur compte dans ces environnements-là habituellement. On va les retrouver en périphérie.

M. RICHARD HAJJ :

2355 Ce que je voulais dire, c'est que le fait qu'il y ait ces grandes surfaces-là à proximité des petits noyaux faisait que des fois c'est plus facile de prendre sa voiture pour aller dans un stationnement pour charger les couches ou peu importe ce serait quoi les biens achetés. Des fois, on peut aller plus facilement dans des Home Dépôt au lieu d'aller à la quincaillerie, juste
2360 parce qu'on sait qu'il va avoir du stationnement et que ça va être plus simple. Puis c'est un peu par rapport à ça ce que je voulais dire.

Puis un dernier point sur les noyaux. Je voulais dire que dans les vieux quartiers, il y a de l'architecture souvent dans les intersections, les coins sont coupés. Puis là, les gens,
2365 ils font à peu près ce qu'ils veulent. Des fois, ils vont carrément rebriquer le mur.

Puis ces intersections-là avec les coins coupés faisait que ça faisait comme beaucoup d'ouvertures. En tout cas, c'est des aspects de l'architecture qui se perdent un petit peu, on dirait que les vieux quartiers, ce n'est pas respecter un peu le Plan d'urbanisme. Malgré qu'il n'y avait pas de Plan d'urbanisme à ce moment-là, je ne sais pas.

2370

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Si j'ai bien compris, il y a un effort qui va être fait là pour conserver le patrimoine, y compris le patrimoine commercial ou la partie du noyau villageois ancien.

2375

M. ROBERT PARÉ :

Oui, tout à fait.

2380

M. RICHARD HAJJ :

Bien, nous, notre famille, on se demandait si on allait rester à Montréal ou partir peut-être vers la campagne. On a des situations où c'est... moi, je suis artisan. En tout cas, c'est facile pour nous.

2385

Le point négatif principal de la ville, c'est l'automobile qui domine partout. Il y a des voitures stationnées dans les rues partout. Puis ce que je me disais, c'était peut-être redonner dans certains endroits une priorité aux piétons et aux vélos. Les vélos, bien, ils ont les pistes cyclables. Les piétons, bien, peut-être qu'il pourrait leur rester les ruelles ou des choses comme ça. Pour le maximum de vitesse, 50 ou 40, je me disais que 45, ça pourrait être intéressant.

2390

Puis dans les points positifs, bien, le transport actif, on parle de ça beaucoup, c'est un des points positifs qu'on peut facilement faire toutes les emplettes qu'on a besoin sans avoir besoin d'une voiture, ça, c'est...

2395

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Là, vous êtes en train de me faire un beau mémoire, par exemple. Je ne sais pas si vous allez venir nous déposer ça? Remarquez qu'une fois que vous l'avez dit, c'est enregistré, on va s'en souvenir.

2400

M. RICHARD HAJJ :

Bien, c'est ça, la possibilité d'avoir une seule voiture. Bien, il y a des infrastructures, comme la Bibliothèque nationale ou le Centre Pierre-Charbonneau aussi, qui me réconcilient beaucoup à vivre à Montréal. Je dis le Centre Pierre-Charbonneau parce

2405

2410 que ma fille a un cours de gymnastique le matin, puis tout de suite après elle a un cours de musique, c'est dans le même centre. Puis il y a toutes sortes d'autres activités. Donc, je me dis que ça, pour la famille, que ça existe dans chaque arrondissement, ce serait assez intéressant.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2415 De coller l'offre de services.

M. RICHARD HAJJ :

2420 Oui, puis les marchés publics aussi. Merci.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

D'accord, merci bien.

2425 S'il n'y a personne d'autre qui s'avance au micro, je vais donner la parole à... oui, d'accord, venez, Monsieur. Ensuite, je vais donner la parole à madame Laroche.

M. FRANCIS LAPIERRE :

2430 Francis Lapierre. Je fais partie de la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve. J'ai travaillé sur le Plan de transport. Je ne parlerai pas au nom de la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve, mais bon, je suis assez interpellé.

2435 En général, on est d'accord avec le Plan de transport, avec l'orientation vers le transport en commun et le transport actif. C'est bien. Par contre, il y a un gros point sombre, c'est le projet de la rue Notre-Dame d'autoroute. C'est carrément une autoroute parce que, au niveau du débit de circulation, on passe de 100 000 à 150 000 possible.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2440 Là, vous êtes rendu loin de la famille.

M. FRANCIS LAPIERRE :

2445 Oui, peut-être.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2450 Ramenez-moi dans les quartiers.

M. FRANCIS LAPIERRE :

2455 Je vais ramener ça. C'est ça, c'est que première des choses, bon, la DSP parlait de la sécurité. Donc, au niveau de la sécurité, c'est sûr que ça va amener plus de véhicules puis que ça va se répandre dans les quartiers autour, là. Ça va déborder, ça va aller sur les autres artères plus haut et puis ça va réduire la sécurité.

2460 Parce que justement dans les documents de la DSP, on parle de trois points. On a parlé du traffic calming, l'apaisement de la circulation, ça c'est le deuxième point. Le premier point, c'est la réduction du nombre de véhicules. Donc, le transport en commun est très important. Puis en troisième lieu, c'est justement le travail de la police puis aussi l'éducation, qui est le dernier rempart finalement pour empêcher l'accident. Mais il faut d'abord travailler en amont, réduire le nombre de véhicules, donc promouvoir le transport en commun.

2465 Alors, en mettant une autoroute, on n'aide pas à ce niveau-là. Donc, au niveau de la sécurité, on n'aide pas du tout, sans parler de la pollution. Donc, les voies respiratoires, pour les intimes, il y a les PM10 et les PM2.5. Les PM10, c'est des particules qui sont plus... c'est des poussières de carbone finalement qui viennent du diesel et ça se loge dans les voies respiratoires. Et puis les 2.5, ça se loge dans les alvéoles pulmonaires et elles sont
2470 vraiment dangereuses pour la santé.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2475 Vous voulez dire qu'il y a des problèmes de santé qui vont avec...

M. FRANCIS LAPIERRE :

2480 Oui, c'est ça, parce que ça va affecter autant les personnes âgées, les gens qui sont cardiaques, qui ont des problèmes respiratoires.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

D'accord.

2485 **M. FRANCIS LAPIERRE :**

Là, actuellement, on est sur les limites.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2490 Mais là, je vais vous arrêter parce que, au fond, vous êtes en train de nous parler

de l'importance dans le Plan de transport, à travers le Plan de transport d'essayer de régler le cas de la rue Notre-Dame. Mais est-ce que vous avez soit une question ou des commentaires à faire sur les aspects sécurité qui concernent plus spécifiquement le quartier.

2495

Je comprends, là, qu'il y a un effet de pollution qui peut être causé par la présence d'un grand boulevard qui serait la rue Notre-Dame dans votre quartier. Mais si je comprends bien aussi, c'est à travers la consultation publique sur le Plan de transport que, là, il va y avoir des recommandations qui vont être faites et des décisions qui vont être prises.

2500

Est-ce qu'ici, vous pouvez être capable de prendre l'angle plus famille et puis nous sensibiliser à vos préoccupations?

M. FRANCIS LAPIERRE :

2505

Bien, c'est sûr qu'il y a... moi, je suis célibataire, je n'ai pas d'enfants. Puis je ne suis pas du quartier, mais j'ai travaillé sur le Plan de transport. Puis aussi, on parlait des barrières physiques, de mettre l'équivalent d'une autoroute, ça nous coupe du fleuve. Donc, ça, ça va jouer.

2510

Concernant d'autres questions, bon, les graffitis...

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2515

Ça, on va en parler demain.

M. FRANCIS LAPIERRE :

2520

Bon. Qu'est-ce qu'il y avait d'autre?

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2525

Mme ISABELLE MORIN :

2530

Peut-être simplement pour vous rassurer, effectivement on a lu les différents mémoires, on a lu votre mémoire. Et simplement à titre d'information, pour pas qu'on rentre dans une consultation publique sur le Plan de transport, ce qui a déjà été fait, mais le 22 novembre prochain, les deux commissions, la commission d'agglomération et la commission municipale, vont déposer leurs recommandations publiquement. Alors, ce serait intéressant de voir, il y aura différentes modifications et tout ça. Alors, simplement...

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2535

Vous allez pouvoir réagir à leurs recommandations.

M. FRANCIS LAPIERRE :

2540

On va y être.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2545

Je vous laisse un petit dernier point. Et après ça, je vais aller voir mes trois dames.

M. FRANCIS LAPIERRE :

2550

Oui. Est-ce qu'il serait possible d'avoir les documents sur les noyaux villageois? C'est la première fois que j'en entends parler, puis je suis plutôt visuel qu'auditif. Ça fait que je préfère avoir un document.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2555

Vous allez pouvoir aussi consulter les documents sur le site Internet de l'Office, si vous souhaitez le faire par Internet. Mais il y a des documents écrits peut-être?

M. PIERRE BÉLEC :

2560

Oui. C'est l'annexe 4.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Qui est sur le site Internet?

2565

M. PIERRE BÉLEC :

Qui est dans le site Internet.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2570

D'accord.

M. FRANCIS LAPIERRE :

2575

D'accord.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Merci.

2580

M. FRANCIS LAPIERRE :

Bon, ça va être tout pour le moment.

2585

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Restez pas loin, peut-être qu'après l'intervention de madame Laroche, ça va vous soulever des questions.

2590

M. FRANCIS LAPIERRE :

O.K.

2595

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Madame Laroche, c'est à votre tour.

Mme RÉJEANNE LAROCHE :

2600

Merci. Bonsoir. Ça me fait plaisir d'être avec vous. Je suis montréalaise.

Je me suis préparée, entre autres, en lisant certains documents bien sûr du réseau de la santé, mais j'ai lu les politiques de la Ville de Longueuil et celles de Québec, et je les ai trouvées fort intéressantes, fort inspirantes quant au positionnement des enjeux. Et ma courte élocution est un peu teintée de ce que j'ai lu dans ces documents.

2605

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

On va rappeler, Madame Laroche, que vous êtes de la Santé publique.

2610

Mme RÉJEANNE LAROCHE :

C'est qu'en fait, j'y arrive, je travaille au CSSS de la Montagne. Vous m'avez présentée aussi comme Côte-des-Neiges, mais le CSSS de la Montagne est composé de la fusion des territoires des CLSC Côte-des-Neiges, Parc-Extension ainsi que Métro.

2615

Alors, là ce que je voulais vous partager, c'est que dans ce cadre de fusion d'établissements, le législateur nous a confié la responsabilité populationnelle auprès des

2620 personnes qui habitent sur nos territoires de desserte. Et cette responsabilité populationnelle, ce qu'elle vise, c'est le maintien et le développement de la santé de la population. Le législateur nous a aussi confié le mandat de développement de réseaux de services intégrés organisationnels en fonction des caractéristiques spécifiques de nos populations.

2625 Alors, d'emblée, ce que ça amène, ce que ça dit, c'est que par rapport au rôle que ces établissements jouaient il y a quelques années au rôle que nous sommes appelés à jouer maintenant, il y a véritablement et fondamentalement des changements et des transformations que je qualifie de très importants, et particulièrement en ce qui concerne l'intégration des services de travail avec nos partenaires, tant institutionnels que communautaires.

2630 Alors, ce sont des rôles qu'on jouait en partie à travers des tables de quartier, particulièrement, je dirais, dans le secteur Côte-des-Neiges où une tradition d'intervention par quartier s'est développée déjà de longue haleine, Parc-Extension aussi, ce sont des territoires où il y a eu une grande vitalité, une grande implication d'établissements. Mais au moment où on se parle, les changements législatifs nous amènent véritablement à un repositionnement dans nos stratégies d'action, dans nos orientations.

2640 Alors, ce que je viens vous partager, c'est que pour qu'on travaille bien ensemble, je pense qu'on a à s'attacher autour des déterminants de la santé, tels qualité de l'air intérieur, qualité de l'air extérieur, alimentation, en fait sécurité alimentaire, logements salubres, sécurité des voisinages, pauvreté, et tout ça afin de contribuer à réduire les inégalités en matière de santé. Il faut se rappeler que les pauvres sont souvent plus malades et plus longtemps, et il faut mettre la pauvreté des enfants particulièrement au coeur de nos préoccupations.

2645 Afin de coordonner plus efficacement l'ensemble de nos collaborations externes, en termes de promotion de la santé et du bien-être des enfants tout particulièrement puisqu'on parle de politique de la famille, l'évolution de l'état des connaissances, particulièrement en regard des neurosciences, nous confirme des façons de faire quant à mieux soutenir nos parents à travers des stratégies concertées qui favorisent des liens d'attachement parents-enfants. Leur impact: réduction de la violence, de la négligence, des abus, de l'exclusion de la criminalité. On est dans le monde, dans l'univers de la sécurité.

2655 Plus on agit en amont et de façon concertée, mieux on prépare nos enfants à la réussite scolaire, plus on participe au développement de futurs adultes sains qui auront, eux-même, une contribution très positive au sein du tissu social ainsi que dans le développement d'environnements dans lesquels il fait bon vivre.

Ça nous amène à travailler dans des partenariats plus novateurs par rapport à ce

2660 qu'on faisait autrefois. On faisait des choses, je pense, fort intéressantes, mais on se doit dans le contexte, de la façon dont j'ai mis la table il y a quelques instants...

Je vais vous donner quelques exemples, je vais juste comme dévier un petit peu pour mieux revenir.

2665

Entre autres, un petit projet sur lequel on est train de travailler en étroite collaboration avec les hôpitaux pédiatriques, avec des projets qui vont impliquer l'ensemble des arrondissements qui seront présents sur notre territoire, c'est un projet de qualité de l'air intérieur.

2670

Alors, on va travailler à l'amélioration de la santé respiratoire des enfants asthmatiques par des interventions durables touchant l'environnement immédiat de l'enfant et les habitudes de vie de leur entourage. Alors, on va conduire des actions directes dans des logements, dans des appartements, l'ensemble des partenaires, et ça devrait nous conduire véritablement à éliminer certains problèmes à la source et conséquemment à améliorer la

2675

qualité des bâtis sur notre territoire.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2680 Madame, est-ce que vous faites ce genre d'intervention là en partenariat avec la Ville ou si vous faites ça de votre côté?

Mme RÉJEANNE LAROCHE :

2685 On va le faire, oui, avec la Ville. Mais c'est qu'on est à le développer, à l'attacher ce projet. Il va s'actualiser, il va démarrer d'ici peu, d'ici quelques semaines, mais on est vraiment en train de le créer.

2690 Et c'est extrêmement intéressant parce que, pour moi, c'est que là on commence vraiment à travailler vraiment concrètement sur des actions concrètes, palpables et qui vont se matérialiser par des résultats aussi tangibles à court, moyen et à long termes. Alors, moi personnellement, ça me parle beaucoup et j'ai beaucoup confiance dans ce type de stratégies vers lesquelles on se dirige.

2695 Ce qu'on est en train de faire aussi, toujours dans le cadre de nos nouveaux mandats légaux, c'est de développer des corridors de services entre les médecins, les cliniques médicales de notre territoire, les hôpitaux. Alors, c'est sûr qu'un système de santé qui est plus fluide, dans lequel il y a moins d'attente quant à l'accès aux services de santé, ça constitue une valeur ajoutée pour les résidents montréalais. Et bien sûr, pour nous, pour aller plus loin là-dedans, votre contribution en termes de transport collectif ajusté à la

2700 demande est fondamentale.

La promotion des saines habitudes de vie, un enjeu de famille en forme et en santé. En forme et en santé, j'ai retiré le libellé de la politique de Québec, je pense, ou de Longueuil. Je ne suis plus très certaine mais, enfin, ce n'est pas important.

2705

Les 12 CSSS de l'île de Montréal sont à déployer actuellement des centres d'éducation à la santé. Il n'y en a pas dans le 450 ni dans le 819. C'est intéressant parce que ce à quoi ça correspond, c'est que les médecins, au lieu de prescrire que de la médication, que des tests, que des examens, qui sont corrects et qui ont leur place, maintenant avec tout l'attachage qu'on est en train de faire, prescrivent des centres d'éducation à la santé, de façon à contribuer à développer de saines habitudes de vie chez l'ensemble des citoyens et tout ça dans une perspective de prévenir, bien sûr, les maladies chroniques, les cancers. Alors, c'est aussi un avantage distinctif pour lequel on est en train de se doter.

2710

C'est évident que quand on parle de saines habitudes de vie, ça passe par une saine alimentation, plus de fruits et plus de légumes. La semaine dernière, on en a parlé abondamment dans les médias. Une bonne alimentation, c'est garant d'une bonne santé. Alors, pour ce faire, il faut pouvoir s'approvisionner. C'est sûr qu'il faut augmenter les sites d'alimentation et le faire à géométrie variable.

2715

2720

La Direction de la santé publique vient de sortir encore une cartographie très précise sur les endroits où on devrait améliorer les approvisionnements de fruits, de légumes, souhaitons-le frais et souhaitons-le bien sûr à prix abordable, parce que c'est coûteux de bien s'alimenter et pour être ultimement en santé.

2725

Brièvement, rapidement, multiplier les quartiers dans lesquels il y a des activités bébé-maman-poussette. J'applaudis toutes les interventions tantôt sur l'accessibilité de la poussette ouverte, ça va de soi. Les activités bébé-maman-poussette en partenariat entre autres avec Québec en forme, avec des interventions de chez nous, c'est génial, ça fait des familles de bonne humeur, des gens heureux, des bébés heureux et des mamans heureuses.

2730

Tout récemment, on s'est associés avec le Cepsum de l'Université de Montréal, avec quelques arrondissements, et on a souligné la journée nationale du sport et de l'activité physique. Alors, dans ce cadre-là, on a 300 jeunes enfants d'écoles défavorisés qui ont participé à cette journée-là.

2735

Ce que ça amenait, c'est le développement de modèles, modèle de succès, modèle de réussite, une fierté d'être reçus pendant une journée complète dans des infrastructures aussi imposantes, quand tu es petit prout, que celle du Cepsum. Alors, c'est des petits gestes, mais concrets, palpables, tangibles qui au quotidien peuvent changer des choses.

2740

2745 Alors bien sûr, pour la lutte à la sédentarité qui, elle, a un impact direct sur la lutte à
l'obésité. Moi, je me suis fait accompagner par ma partenaire, madame Claude d'Anjou du
Centre de gestion et de déplacements, à qui je vais laisser la parole tout à l'heure, mais c'est
un partenaire de première main pour nous, et je suis contente et je suis fière qu'elle
2750 m'accompagne parce que, pour moi aussi, il faut prêcher par l'exemple. Quelqu'un le
nommait aussi tout à l'heure. C'est-à-dire que, moi, me faire accompagner par quelqu'un
qui est une experte dans le domaine et qui dit des choses auxquelles moi je crois, je trouve
que c'est comme ça aussi qu'on fait avancer les choses.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2755 Un partenariat.

Mme RÉJEANNE LAROCHE :

Oui, un partenariat encore une fois concret, tangible, palpable.

2760 Créer par tous les moyens possibles des environnements favorables à la qualité de
vie des familles. Alors, le fameux concept «noyau villageois», je ne suis pas familière moi
non plus. Par ailleurs, bien sûr, de longue date travailler sur des plus petites unités, c'est
beaucoup plus facile d'ajuster et d'adapter des services, particulièrement pour une ville
comme Montréal où, sur le plan de l'ethnicité, il y a énormément de variétés.

2765 Alors, c'est extrêmement intéressant. Ces stratégies de travail de proximité sont des
stratégies gagnantes, des stratégies dans lesquelles aussi non seulement la clientèle mais
les intervenants aussi développent un plaisir, je dirais, et un confort aussi à travailler d'une
façon très adaptée et très ajustée aux besoins de la population.

2770 On peut assurément, malgré tout, être encore plus efficace, plus systémique, plus
systématique. J'y crois, je le pense. Je pense qu'au niveau d'un plan de communication de
cette future politique, il serait comme intéressant de tabler sur des aspects de développement
durable auxquels je réfèrais et que d'autres ont déjà référé : la protection de l'environnement,
2775 le temps si précieux épargné en non-déplacement vers la banlieue mais réinvesti dans la
qualité de vie de la famille, des loisirs.

2780 C'est assez impressionnant le stress généré par les déplacements avec toute la
pression de l'augmentation du nombre d'heures de travail. Il y avait un magnifique article
dans Le Devoir la semaine dernière qui en traitait. C'est hallucinant le nombre d'heures de
travail augmenté. Les jeunes parents subissent une pression méga à arriver à composer et à
gérer avec tout ça au quotidien. Alors, ça prend des nerfs solides pour ne pas sauter des
plombs, péter des crises et frapper sur les petits prouts, parce que c'est «tough» aujourd'hui
la réalité des jeunes, des familles.

2785

Alors, je pense que les familles qui ont l'avantage de travailler à proximité de leur travail, c'est heureux et c'est chanceux. Mais ça a été dit et redit, l'accès à la propriété, l'accès au logement est quand même relativement difficile à Montréal, hélas!

2790

Ensuite, quelques petits mots rapides. Je pense que je dépasse peut-être mon temps?

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2795

Oui, là je pense un peu.

Mme RÉJEANNE LAROCHE :

2800

Un peu. Bon, écoutez...

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2805

Mais comme j'ai été laxiste jusqu'à maintenant, je vais vous laisser finir, Madame, mais essayez... parce que j'ai des questions ici à côté, pour vous.

Mme RÉJEANNE LAROCHE :

2810

Alors, moi, je pense que c'est en jouant mieux nos rôles en complémentarité, en exerçant un leadership dynamique nécessaire dans nos missions respectives, en favorisant la participation citoyenne pour ajuster nos services qu'on aura un effet très positif sur les perceptions de la population et, qui sait, avoir la force d'attraction nécessaire pour fidéliser les familles existantes et en attirer de nouvelles. Merci.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2815

Merci infiniment. Vous nous avez apporté de l'information nouvelle intéressante.

Madame Beaudet.

2820

Mme JOCELYNE BEAUDET, présidente de la commission :

2825

Alors, oui, Madame Laroche, ce que je trouve intéressant, c'est quand vous parlez des corridors de services. Ce qu'on a su, c'est qu'il y avait trois problèmes qui faisaient décider les jeunes familles à s'en aller en banlieue, il y avait le coût de l'habitation, la sécurité et aussi les services de clinique médicale. Semble-t-il, il y a des familles qui

quittent Montréal parce que c'est plus facile de se faire soigner en région quand on a de jeunes enfants.

2830 Alors, quelle information pouvez-vous nous donner par rapport à ces corridors-là? Est-ce qu'il y a un document qui est disponible? Où est-ce que vous en êtes rendus?

Mme RÉJEANNE LAROCHE :

2835 Je peux vous parler de l'expérience de mon CSSS. C'est-à-dire que, depuis un peu plus de deux ans chez nous, la direction générale a engagé un directeur des affaires médicales et lui travaille à temps complet à développer ces fameux corridors de services. Parce que, sur le territoire de Montréal et particulièrement sur notre territoire, on a une quantité très, très imposante d'offres. On a une offre de services médicale énorme avec la présence de mégahôpitaux, avec la présence de multiples cliniques médicales, sauf que tout
2840 le monde travaille encore beaucoup trop en réseau.

Par contre, ce qu'on a réussi, moi je considère que c'est comme une forme de tour de force parce qu'on atteint des résultats. Et ça, encore une fois, je trouve ça extrêmement... j'y tiens à nommer assez les résultats.

2845

Il y a peu de temps, Sainte-Justine débordait. Il y avait des problèmes de disponibilité médicale à l'urgence de Sainte-Justine. Ils ont fait appel à mon collègue et, lui, en une heure, par rapport à des priorités de cas d'enfants qu'on appelle 5 et 6, donc des cas qui ne requéraient pas d'être vus nécessairement par des pédiatres à Sainte-Justine, mon collègue
2850 a participé un samedi à redistribuer les enfants vers des cliniques où il n'y avait pas d'attente. Il a tout attaché ça à l'interne. Il a réglé. Il a envoyé des gens au GMF chez nous. Il s'est fait un travail dans le temps... tu sais, on s'est retourné sur un 30¢. C'est ça du partenariat, et c'est du partenariat qui porte des fruits.

2855 Alors, ça, je vous donne ça à titre d'exemple, mais c'est intéressant parce qu'il y a bien, bien, bien des partenariats qui ne se font pas, parce que ça fait des années qu'ils ne se font pas parce qu'on ne travaillait pas du tout avec cette vision-là et qu'on n'en voyait pas partout les bénéfices. Là, on arrive à une étape où, en tout cas les constats qu'on fait et puis je trouve qu'on le voit aussi ce soir, il y en a des services.

2860

Des ressources, il y en a, mais il faut les articuler mieux. Puis pour les articuler mieux, il faut se connaître, il faut s'approprier, puis il faut mettre en commun, puis il faut s'entendre sur certains protocoles. Puis il faut être extrêmement vigilant parce qu'il ne faut pas tomber dans de la grosse bureaucratie, parce que là on n'en sort plus, on s'enferme.
2865 Dans tous les univers, que ce soit l'éducation, la santé, le municipal.

Mais je ne réponds pas à votre question quand vous me dites: «Est-ce que c'est vrai,

par exemple, par rapport à l'accessibilité des jeunes familles...», j'ai tendance à penser, à dire: «Bien, je n'ai pas de données statistiques précises là-dessus.»

2870

Chez nous, en termes de services, je vais prendre uniquement par rapport à la vaccination, on est un territoire sur lequel il y a énormément de naissances, c'est le plus gros à Montréal, c'est près de 3 000 naissances par année. Alors, multipliez 3 000 naissances par année par toute une panoplie de vaccins à donner à ces enfants-là. Et avec les ressources dont on dispose. C'est évident que nous, là, on a accusé des délais quant à la couverture vaccinale de nos enfants, pas parce qu'on le voulait mais parce qu'on n'arrivait pas à combler la demande spécifiquement là-dedans. Et il y a des papas, des mamans qui se sont plaints à cet égard-là, et avec raison.

2875

2880

Alors, c'est sûr qu'il y a des éléments sur lesquels on est capables de jouer, d'autres un peu moins. Mais en même temps, plus on se connaît, plus on se parle, plus on se comprend, plus on fait des choses le fun et qui servent à la population.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2885

D'accord. Une autre de plus et ensuite madame Gold.

Mme JOCELYNE BEAUDET, présidente de la commission :

2890

C'est une sous-question, en fait, parce que vous parlez, semble-t-il, d'une possibilité d'envoyer des cas ailleurs pour des choses ponctuelles ou pour la vaccination. Mais est-ce que vous avez aussi regardé toute la problématique du suivi auprès des enfants? Parce qu'il y a souvent des cas où on a besoin d'un suivi.

2895

Mme RÉJEANNE LAROCHE :

En fait, parmi les premières commandes que moi j'ai passé à mon collègue des affaires médicales, c'est: «Augmente considérablement l'accessibilité des services médicaux aux enfants». Parce qu'effectivement c'est difficile, pas capable d'avoir accès à des pédiatres, c'est très compliqué. Mais on est en train de faire des percées là-dedans aussi. Alors, on a fait des avancées tangibles très importantes sur notre territoire.

2900

Mme JOCELYNE BEAUDET, présidente de la commission :

2905

Merci.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2910

Madame Gold.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

2915 Oui. Le sujet de la salubrité a été mentionné lors de l'atelier sur l'habitation la semaine
passée. Monsieur Régis et madame Laroche l'ont mentionné aussi. L'insalubrité des
logements est un problème caché, loin des préoccupations de l'opinion publique et largement
inconnue, j'imagine parce que c'est, au fond, l'espace intime des gens.

2920 Est-ce que vous pouvez nous dire brièvement d'abord quelle est l'étendue du
problème et est-il concentré dans certains secteurs? Et deuxièmement, est-ce qu'on peut
être optimiste quant à l'amélioration de la situation grâce au règlement de la Ville qualifié de
musclé dans le cadre de référence? Est-ce que vous avez remarqué des mouvements en ce
sens?

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2925 Alors, l'état de situation, dans un premier temps.

Mme RÉJEANNE LAROCHE :

2930 L'état de situation, je n'ai pas de chiffres à vous donner, mais c'est assez imposant le
nombre de logements insalubres à Montréal, hélas! Alors, ça, je pourrai vous faire suivre
des données, la Direction de la santé publique les possède. Alors, ça, je pourrai téléphoner
au docteur Drouin et lui demander de vous envoyer des chiffres formels là-dessus. Je ne
m'avancerai pas, je ne me commettrai pas.

2935 Par contre, nous, on est certains qu'avec les situations cliniques qui vont nous être
transmises par les centres d'enseignement de l'asthme, en envoyant sur place une infirmière
formée spécifiquement pour faire une intervention auprès de la famille, en faisant intervenir
un chargé de projet pour travailler directement avec l'arrondissement concerné et avec
2940 l'inspecteur attaché à ce secteur-là, on va corriger des problèmes. On en est persuadés.

2945 Nos employés qui vont à domicile, que ce soit pour des services aux personnes
âgées, des services posthospitaliers, des services à l'enfance, décrivent les situations de
longue date. Alors, il y a les situations d'insalubrité pure reliée à la présence de champignons
dans l'air, problèmes de vermine, etc.

2950 Mais je vous dirais que la conjoncture est assez particulière. Parce qu'on a eu tout
récemment la présentation d'un film réalisé par Karina Gauma, qui va être diffusé grand
public sous peu, et l'objectif du film c'était de suivre finalement la trace des intervenants, la
job du monde en CLSC. C'est un film qui a débuté il y a quelques années. Et ce qu'on
retrouve là-dedans, il n'y a rien de mélo, il n'y a aucune intention malveillante, par contre
c'est filmé «live», quelques situations d'insalubrité.

2955 Alors, on a aussi à l'écran de façon tangible ces situations-là, qui nous sont illustrées dans ce cadre-là. Et pour nous, ça va nous servir aussi de levier au niveau de nos partenariats. Alors aussi, pour nous, ça constitue une opportunité d'actions, à toutes fins pratiques.

2960 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Et avez-vous un commentaire sur la réglementation de la Ville?

Mme RÉJEANNE LAROCHE :

2965 Bien, nous, on pense que dans le plan de match, on va être capables dans l'application des règlements de faire avancer les choses. En souhaitant que la conséquence, ce ne sera pas qu'on jette des choses par terre ou que les logements ne deviennent plus disponibles. Je veux dire, il ne faut pas que ça ait un effet pervers en bout de piste. Ça va être monitoré, évalué par la Direction de la santé publique. Alors, on va regarder évoluer ça
2970 aussi. Mais moi, en tout cas, je me plais à croire qu'on va faire des avancées extrêmement importantes à cet égard.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

2975 Merci infiniment.

Madame Babin. Je vais donner la parole à madame Babin avant, si vous voulez, madame D'Anjou, parce que je pense que madame Babin, c'est une jeune mère et...

2980 **Mme DENISE BABIN :**

Mon garçon a 13 ans, il va survivre.

2985 Alors, merci à tout le monde. Mais surtout merci de nous avoir invités, Vélo Québec, pour vous parler. On va probablement présenter un mémoire. Mais c'est très intéressant de voir qu'il y a du monde du public et des organismes communautaires et des gens de la Ville qui sont là.

2990 Moi, je vais prendre quelques instants pour vous parler d'un exemple concret de travail qu'on fait à Vélo Québec, qui s'appelle *Mon école à pied, à vélo*, qui est un programme pour favoriser le transport actif scolaire. On parle de transport scolaire, on pense toujours à l'autobus orange. Nous, quand on parle de transport ou de déplacement scolaire, on pense aux jambes des enfants, à prendre l'air, à découvrir son quartier.

2995 En ce moment, il y a une cinquantaine d'écoles au Québec qui sont embarquées depuis 2005 avec nous. On a l'ambition d'être partout au Québec d'ici 2015. On ne peut pas dire qu'on n'est pas ambitieux à Vélo Québec; on était 800 pour le premier Tour de l'île et 45 000 à un moment donné. Ça fait qu'on se dit qu'on va essayer d'être partout au Québec dans les prochaines années.

3000 Il y a 21 écoles quand même sur l'île de Montréal qui travaillent avec nous. Et quand on dit «travaillent avec nous», le travail qu'on fait avec les écoles, c'est avec les enfants, avec les parents, avec les profs, avec les services de garde, dans la mesure du possible avec un centre d'âge d'or à côté, les commerces à côté. C'est un peu une version scolaire, si on veut, du travail qui se fait à Rosemont *Je m'active dans son quartier*, mais c'est vraiment spécifiquement sur les déplacements entre l'école et la maison.

3005 On veut que les gens abandonnent l'automobile, ou s'ils sont dans un quartier où ils sont dans une situation familiale qui fait que de toute façon ils n'ont pas d'automobile, que le chemin soit sécuritaire et agréable. Et comme on a fait un peu dans le travail et qu'on fait avec le Tour de l'île de Montréal et toutes les activités qu'on fait à Vélo Québec, on veut que ça soit amusant. On se dit que si c'est amusant, les gens vont l'emprunter, vont adopter un comportement différent.

3015 Ça fait qu'en quelque part, le travail qu'on fait avec *Mon école à pied, à vélo*, c'est dans le cadre de toute la mobilisation sociale autour de l'adoption de saines habitudes de vie, mais aussi la réduction de l'émission des gaz à effet de serre. Parce qu'un de nos objectifs, c'est de réduire la motorisation autour des écoles, mais c'est aussi un élément du Plan de transport de la Ville de Montréal qu'on va pousser, que le transport actif est très important. Et à notre façon, on veut contribuer en mobilisant, en informant et aussi en s'assurant que les aménagements soient faits.

3025 Je pense que c'est quelqu'un de la Santé publique qui avait dit: «Pour changer les comportements, l'élément le plus important – au moins, c'est ce qu'on semble voir en ce moment dans les études – ce n'est pas juste dire aux gens "c'est la loi", ce n'est pas juste dire "il faut ralentir", ce n'est pas juste dire "prenez pas votre char, ce n'est pas bon pour l'environnement", c'est aménager le territoire et autour des écoles pour s'assurer que ça va leur faciliter la vie; sinon, carrément les obliger à ralentir.»

3030 Deux secondes pour mettre un petit peu en contexte Vélo Québec. On s'appelle Vélo Québec, parce que ça fait une quarantaine d'années quand même qu'on travaille sur le vélo à Montréal et au Québec, et un petit peu à l'international aussi. Parce qu'encore une fois, on est ambitieux. Mais depuis 2004, on a ajouté à notre liste d'épicerie, si on veut, avec les événements, les voyages, les publications, l'association de membres et le travail d'experts-conseils en génie civil pour l'aménagement des pistes cyclable, le transport actif,

3035

l'aménagement en fonction des piétons.

3040 Ça fait que je trouve vraiment intéressant ce qui s'en vient à la Ville de Montréal. Parce que veux, veux pas, quand vous barrez votre bicyclette, qu'est-ce que vous faites, vous marchez. Même les automobilistes, quand ils stationnent leur automobile, ils marchent. En quelque part, c'est une question de citoyenneté, une question de qualité de vie pour tout le monde.

3045 Ça fait que Vélo Québec fait beaucoup de choses. Mais quand même, depuis 2004, au-delà de ça, on travaille particulièrement sur le transport actif. On travaille, on n'est pas les seuls.

3050 L'image que vous voyez, que vous n'êtes pas capables de lire, c'est la Santé publique qui nous l'a envoyée. C'est que dans leur document, ils ont fait une excellente étude sur la situation des transports à Montréal en 2006 et la santé, où on parle d'un cercle vicieux autour des écoles, qui fait que le transport actif, voulant dire la traditionnelle marche qui passe dans ton quartier ou en bicyclette, on l'espère bien à Vélo Québec, a diminué au cours des années.

3055 Probablement que tout le monde dans cette pièce-ci a marché pour aller à l'école. Mais maintenant, il y en a beaucoup moins d'enfants qui marchent pour aller à l'école, c'est impressionnant, ou s'ils marchent, parce qu'ils sont dans le contexte où ils ne peuvent pas avoir une automobile ou le transport, ils ne sont pas dans des conditions sécuritaires.

3060 Parce que les parents ont peur, ils ont peur pour la sécurité de leurs enfants, il y a trop d'automobiles autour de l'école, alors ils prennent leur automobile et amènent leurs enfants à l'école. Qu'est-ce qui arrive? Il y a plus de circulation autour de l'école. Alors, les rues deviennent plus dangereuses. Les rues sont plus dangereuses, il y a plus de parents qui amènent leurs enfants à l'école en automobile et la circulation augmente.

3065 On est dans ce cercle vicieux là un peu partout dans le monde occidental, particulièrement sur l'île de Montréal et aussi en banlieue, parce qu'on ne travaille pas juste à Montréal, pour des raisons de sécurité, mais aussi parce que la façon que les gens organisent leur journée de travail, la distance entre le travail et la maison. Mais nous, on travaille particulièrement évidemment sur le déplacement entre l'école et la maison. Alors, ce cercle vicieux là, on ne pourra pas l'arrêter juste en disant: «marchez, pédalez». Il faut qu'on change les conditions. Ça fait qu'on fait un travail à ce niveau-là.

3075 Particulièrement, la thématique d'aujourd'hui, on parle d'aménager une ville en fonction des enfants. Nous, dans notre programme *Mon école à pied, à vélo*, ce n'est pas juste aménager, c'est faire l'éducation en fonction de ces enfants. Mais encore une fois, on est ambitieux, on sait que si on le fait pour les enfants et les familles, en quelque part tout

le monde a déjà été un enfant. Tout le monde, on espère, est issu d'une famille. Si c'est adoptif ou sinon un orphelinat, on va espérer que les gens savent c'est quoi une vie familiale.
3080 On l'oublie des fois, mais on a tous été des enfants à un moment donné.

Si on veut avoir une autre génération qui va pouvoir marcher à l'école en sécurité, d'une façon agréable, il va falloir changer les choses. Parce que quand les enfants marchent à l'école ou ils prennent leur bicyclette, ils ont de l'activité physique tous les jours, ils sont
3085 moins perdus dans leur quartier, ils sont en sécurité.

La perception de la sécurité. Nous, on vérifie auprès des parents c'est quoi leur perception. Pas nécessairement la sécurité au début. Ils pensent que c'est très dangereux, mais quand on fait le tour avec les enfants, on peut voir les endroits plus confortables que
3090 d'autres. C'est quoi les corridors scolaires. Est-ce que le corridor scolaire tient compte des besoins des enfants, tient compte des besoins des parents et de la réalité du quartier, ou est-ce que des fois c'est plutôt une pancarte. Ce n'est pas une pancarte qui fait la différence. Il faut travailler avec les gens.

Quand les enfants ont marché ou pris leur bicyclette, ils travaillent mieux à l'école, on n'a pas besoin de les attacher à leur chaise, ou peut-être qu'on pourrait réduire un peu le Ritalin, on verra bien. Quoique c'est nécessaire, je le reconnais. Mais en même temps, des fois, les enfants arrivent, tout ce qu'ils ont vu le matin, c'est une fenêtre ici, ils ne connaissent pas leur quartier, ils sont en automobile. Évidemment, les autres qui marchent
3095 parce que ce n'est pas nécessairement un choix, s'ils sont à risque pour leur santé ou pour leur sécurité, on veut changer ça.
3100

On aimerait ça que les enfants apprennent l'autonomie. Évidemment, on n'envoie pas les enfants tout seuls à bicyclette ou à pied, c'est les parents qui sont les premiers à décider et les derniers à décider, on veut leur donner les bonnes conditions. Et de toute façon, quand on travaille dans un quartier, nous autres, quand on réussit, parce qu'on commence à avoir des réussites, ça fait trois ans maintenant, la troisième année qu'on va travailler avec des écoles, on voit que les aménagements qu'on fait et l'éducation qu'on fait dans les quartiers, c'est bon pour la sécurité de tout le monde, pas juste les enfants.
3105
3110

Et on a toujours peur: «s'il y a plus de bicyclettes, il va avoir plus d'accidents». Ce n'est pas vrai. Plus il y a de bicyclettes et de piétons, et ça vous verrez avec la Santé publique, proportionnellement il y a moins d'accidents les impliquant parce qu'ils sont là. Il y a 30 ans, Vélo Québec disait : «Faites des pistes, les cyclistes vont arriver.» Les cyclistes
3115 sont là, les pistes sont débordées en ce moment.

Nous, on espère qu'il y ait des conditions intéressantes pour les familles dans les rues avec les commerces et tous les éléments intéressants qui ont sorti aujourd'hui, et les familles vont y rester parce qu'ils sont heureux, ils sont bien, ou ils vont revenir.
3120

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Il y aurait peut-être des questions pour vous, Madame.

3125 **Mme DENISE BABIN :**

C'est correct. Moi, je suis bien là pour y répondre.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

3130

Il y a madame Lortie qui a une question. Moi, j'aimerais bien revenir sur la question de monsieur Parente tantôt, les conflits piétons-vélos sur les artères commerciales. Mais je vous donnerais la parole en premier.

3135 **Mme MARIE-CLAUDE LORTIE :**

Je veux savoir comment on fait pour que notre école soit choisie par votre programme.

Mme DENISE BABIN :

3140

Premièrement, vous écrivez au ministre de la Santé. En ce moment, on a évidemment plus de demandes que de moyens. C'est un classique au début d'un programme. On a un financement correct en ce moment de la Santé publique de Montréal, Santé publique Québec, l'AMT, la Fondation Chagnon a embarqué avec nous autres il y a quelques semaines, on a une confirmation, et le ministère de l'Éducation. Mais c'est toujours à la pièce.

3145

Ce qu'on espère et ce qui se dirige vers quelque chose d'intéressant avec la nouvelle politique sur les saines habitudes de vie, qu'on soit intégrés dans un financement plus global.

3150

Ce n'est pas encore arrivé. Mais avec...

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Mais comment vous choisissez les écoles?

3155

Mme DENISE BABIN :

Tout ça pour dire qu'on ne peut pas en prendre cette année, on est rendus à 50. Et même, le staff est fatigué. Mais on veut tellement que ça marche, qu'il faut non seulement qu'on le fasse dans plusieurs écoles, il faut qu'on le fasse bien dans chacune des écoles. Ça fait qu'il n'y aura pas de nouvelles écoles cette année durant l'année scolaire. L'année

3160

prochaine, on espère augmenter à 100 écoles. À chaque année, on espère au moins doubler.

3165 **Mme MARIE-CLAUDE LORTIE :**

Les cinquante groupes, vous allez les choisir comment?

3170 **Mme DENISE BABIN :**

Les écoles nous appellent, ils nous écrivent et on leur envoie un petit formulaire pour qu'ils puissent nous donner une idée...

3175 **Mme MARIE-CLAUDE LORTIE :**

Il faut que ce soit l'école qui fasse la démarche.

Mme DENISE BABIN :

3180 En ce moment, c'est ça. On n'a pas d'équipe de recrutement. On ne peut pas recruter, on n'a pas les moyens de l'intérêt en ce moment.

Mme MARIE-CLAUDE LORTIE :

3185 Puis j'avais une deuxième question, qui revient un peu à ce que monsieur Parente avait dit tout à l'heure, puis c'est quelque chose que je remarque souvent quand je fais du vélo avec mes enfants.

3190 C'est qu'il y a comme tellement de cyclistes maintenant, qu'il y a comme une nouvelle génération, on dirait, de comportements sécuritaires ou pas sécuritaires qui sont apparus, notamment les cyclistes qui passent dans le sens interdit, dans le mauvais sens dans ma rue, les cyclistes sur les trottoirs, les cyclistes qui ne regardent pas toujours bien en traversant la rue, qui ne font pas leur stop, qui ne font pas leur feu rouge, etc.

3195 Puis il y a une autre chose aussi que je remarque, qui est extrêmement épeurante, puis je me demande si ça ne mérite pas une campagne un peu comme il y a eu les campagnes de grande santé publique d'information, c'est les automobilistes qui ouvrent leur portière sans regarder. Il me semble qu'aujourd'hui, ce n'est plus un geste innocent d'ouvrir sa portière de voiture.

3200

J'ai fait un reportage dans une salle d'urgence à Montréal, au printemps dernier, et tous les accidentés qu'il y a eus, des cyclistes, c'était tous des accidents de cette nature-là, des portières qui s'étaient ouvertes, cycliste qui revole, voiture qui passe sur le corps,

l'horreur.

3205

Mme DENISE BABIN :

Je ne veux pas décourager tout le monde, mais on est tous des humains, on est tous en manque d'éducation à la citoyenneté et au civisme sur la route au Québec.

3210

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Mais est-ce que Vélo Québec fait des choses pour ça? Parce qu'on a un peu le même problème. Monsieur Parente a soulevé un peu le problème des conflits tantôt.

3215

Mme DENISE BABIN :

Je vais être dure. Ça fait que vous notez ça. On a essayé d'aller chercher un financement de officiellement le niveau gouvernemental ou paragouvernemental qui est supposé travailler sur la sécurité routière, et on nous a dit que le travail se faisait déjà. C'était la SAAQ. Ça fait qu'on a dit: «Bien, si ça se fait déjà, pourquoi que tout le monde nous dit qu'il y a des problèmes?»

3220

Nous, ce qu'on veut, c'est qu'il y ait des campagnes d'éducation, qu'il y ait, oui, de la police qui fait un travail de répression des mauvais comportements, mais il y a un travail de base à faire.

3225

Notre cuisiner à Vélo Québec au Café des cyclistes, c'est un Néerlandais, lui, il dit que dans son pays, à 5 ans, ils commencent les cours d'éducation au civisme et à la sécurité routière.

3230

Nous, on est en train de mettre sur pied... on a commencé à l'été 2007, on a fait un camp de jour pendant deux semaines à vélo à Montréal. On a formé les animateurs. On leur a donné tout ce qu'il fallait comme formation et encadrement et certification d'encadreur cycliste de Vélo Québec pour deux semaines avec quatorze enfants à chaque semaine, et ça a super bien été.

3235

Là, notre ambition, c'est de faire un centre d'apprentissage de la sécurité routière, à pied, à vélo, mais avec les enfants. Parce que si on peut changer leur point de vue et leur façon, ça va changer la prochaine génération. Celle de maintenant, bien, il faudrait que la police ait juste les moyens pour le faire respecter.

3240

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Justement, il a quelque chose à dire, monsieur Leblanc. Est-ce que vous contrôlez aussi les syclistes?

3245

M. FRANÇOIS LEBLANC :

3250 Oui, effectivement on contrôle les cyclistes. Tantôt, je disais qu'on avait des campagnes cyclistes à chaque année également. Mais effectivement, je pense que Vélo Québec fait du bon travail et ont été un peu victimes de leur succès, ils ont des vélos tout partout maintenant.

3255 Et ce n'est pas tout le monde qui est habile à prendre leur vélo et certaines personnes qui n'ont pas pris le vélo... on dit faire du vélo, ça ne se perd pas l'habitude, mais on a une génération de gens qui prennent le vélo qui sont plus ou moins habiles et ils vont prendre les trottoirs souvent. Ou du magasinage de cyclistes qu'on appelle, ils se promènent sur Mont-Royal ou sur la Plaza, puis ça se promène, puis...

3260

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Sur les trottoirs.

3265 **M. FRANÇOIS LEBLANC :**

Sur les trottoirs. Et je peux vous dire que pour l'an prochain, avec la SAAQ, effectivement on a développé un projet de sensibilisation effectivement pour les trottoirs et les vélos, que la cohabitation ne se fait pas. Donc, les trottoirs ne devraient pas être pour les vélos. Les cyclistes doivent être dans la rue, ils ont les mêmes obligations qu'un conducteur de véhicule.

3270

Donc, on veut rappeler l'an prochain, dès le mois de mai, même avril, lorsque les vélos vont sortir, il y a une campagne de préparée pour l'an prochain.

3275

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Vous ne donnez pas de contraventions actuellement.

3280 **M. FRANÇOIS LEBLANC :**

Oui, on en fait, prévention...

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

3285

De contraventions.

M. FRANÇOIS LEBLANC :

3290 Contraventions également. On est en phase répressive qu'on dit, en contrôle.

Mme DENISE BABIN :

3295 Je vais faire une petite farce avec ça. Oui, il y en a des contraventions. Mais 133 policiers pour toute l'île de Montréal, à la quantité de feux rouges que je vois brûler en bicyclette, c'est un peu comme donner une contravention à madame en pyjama à 5 kilomètres.

3300 Il faut que ce soit concerté, il faut qu'on travaille ensemble, il faut qu'on puisse émettre des moyens aussi.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

3305 Si vous voulez, on va entendre madame D'Anjou. Après ça, je sens que vous voulez intervenir, Monsieur. Mais vous êtes sur la gestion des déplacements aussi. Alors, donc, ça va être complémentaire, j'imagine.

 Merci, madame Babin.

3310 **Mme CLAUDE D'ANJOU :**

 Bonjour. Je suis Claude D'Anjou du Centre de gestion de déplacements Côte-des-Neiges.

3315 Juste pour présenter, un centre de gestion, c'est un organisme à but non lucratif qui implante des programmes de transport durable dans les entreprises. On est partenaires avec l'Agence métropolitaine de transport et on est financés par le ministère des Transports du Québec. Il y a trois CGD qui existent sur l'île de Montréal.

3320 Et présentement nous sommes partenaires, entre autres, avec le CSSS de la Montagne. On a implanté un programme de vélo en libre service pour les employés. Les infirmières et les préposés aux bénéficiaires font les visites à domicile à vélo pour non seulement se déplacer d'une façon santé, mais pour faire la promotion de la santé auprès de leur clientèle. Et on est à la veille aussi d'implanter un programme Allego.

3325

 Le programme Allego, c'est un programme où on fait un diagnostic par rapport au mode de déplacement des employés, de l'offre en transport, et on implante soit des programmes de covoiturage, de transport en commun, de marche et de vélo. Alors, on fait

3330 du concret. On encourage les employés à utiliser d'autres modes de transport pour différentes raisons.

3335 Alors, à la question qui a été posée : Comment améliorer la situation actuelle? J'ai déjà des suggestions qui ont été proposées lors de la commission sur le Plan de transport, mais je vais vous les présenter aussi à la lumière des objectifs du Plan d'action famille.

3340 Alors, une des premières choses qui est très importante, c'est s'assurer que tous les lieux d'emplois soient bien desservis par les moyens de transport en commun. Si on veut démontrer que Montréal est une ville attirante pour les familles, il faut avoir un avantage et prouver que l'avantage distinctif de Montréal, c'est de pouvoir se déplacer, aller travailler en mode de transport autre que l'auto solo.

3345 Mais malheureusement, tous les lieux d'emplois ne sont pas bien desservis par le transport en commun. Alors, c'est bien important parce que d'utiliser le transport en commun pour les familles, c'est une diminution du temps de transport, diminution de stress, diminution des coûts, mais tous les lieux d'emploi ne sont pas bien desservis.

3350 Il y a aussi un dilemme en quelque part. Il y a des régions à Montréal qui sont mal développées. Comme dans l'est, ils n'ont pas d'entreprises ou de résidences qui s'implantent parce qu'ils sont mal desservis par le transport en commun; et le transport en commun ne les dessert pas parce qu'il n'y a pas assez de gens qui l'utilisent. Alors, il faut s'assurer qu'il y ait une collaboration qui est faite entre le développement économique de certains secteurs, soit résidentiel ou d'emploi, et le transport en commun. Alors, c'est d'assurer justement que tous les lieux d'emploi soient bien desservis.

3355 Et c'est un peu notre rôle, nous aussi, de voir, s'il y a des grandes entreprises qui s'installent et qui ne sont pas accessibles par le transport en commun, de favoriser soit la création d'une nouvelle ligne de transport avec la STM ou bien d'implanter des programmes de covoiturage.

3360 Un autre point important dans le cadre du Plan d'action famille de Montréal, c'est d'ajuster les horaires de transport en commun aux horaires des employés qui ont des horaires atypiques. Je pense que c'est important, soit pour la conciliation travail-famille, pour les gens qui travaillent à temps partiel, pour les gens qui travaillent à des heures atypiques justement pour éviter la congestion routière, c'est important que les heures de transport soient ajustées ou soient étendues, peut-être principalement aussi les heures de pointe.

3365 Les heures de pointes sont définies pour les gens qui travaillent à des heures quand même assez régulières, de 9 h à 5 h, 8 h à 4 h. Mais il y a beaucoup de gens, comme les institutions de santé, qui ont des horaires de travail de 7 h à 3 h. Et on a fait des sondages,

3370 entre autres à Sainte-Justine, auprès des employés et c'est un des commentaires qui était retenu, c'est que les horaires de travail ne coïncident pas, en fait les horaires de transport en commun ne coïncident pas avec les horaires de travail. Je pense que c'est un point important. Et je sais que la STM a reçu ces commentaires lors du Plan de transport, alors ce sont des suggestions que nous lui proposons à nouveau.

3375 Un autre point aussi qui est important, comme il a été mentionné précédemment, c'est l'accès au transport en commun pour les parents avec les poussettes. Je pense que c'est important de non seulement aménager l'intérieur des stations de métro mais l'extérieur aussi.

3380 Un cas notamment, c'est l'hôpital Sainte-Justine qui est difficilement accessible de la station de l'Université de Montréal par le HEC pour se rendre. Je pense que c'est important aussi de regarder l'extérieur des stations de métro autant pour l'accès pour les poussettes mais aussi pour les aînés.

3385 Moi, je suis dans Côte-des-Neiges. Je vois beaucoup de personnes âgées qui se rendent aux cliniques, aux hôpitaux et qui doivent se déplacer avec des marchettes. Et je pense que la population vieillit. De plus en plus, on va voir des gens qui veulent se déplacer, qui ont le courage de se déplacer avec une marchette, mais où les transports en commun ne sont pas accessibles. Je pense que c'est un point important.

3390 Je ne reviendrai pas sur le point de la sécurité des piétons et des cyclistes, je pense qu'on en a assez parlé ce soir, mais c'est important. Nous, lorsqu'on suggère aux employés des grandes entreprises d'utiliser d'autres modes de transport actif, de les encourager à les prendre, parce qu'ils ne se sentent pas en sécurité. Il y a le fait que l'aménagement des rues n'est pas sécuritaire, mais la perception aussi. Ça, c'est un point important.

3400 Il y a beaucoup de gens qui ont des craintes et qui ne valident pas vraiment si c'est sécuritaire ou non. Alors, il faut agir autant sur l'aménagement que sur la perception de la sécurité des cyclistes et des piétons.

3405 Il y a un autre point aussi qui est important, c'est l'accès aux commerces pour les piétons et les cyclistes. Je vois beaucoup de centres commerciaux, comme le Marché central, des «power centers», des «smart centers», où c'est la voiture qui est roi, et ce n'est vraiment pas accessible pour les cyclistes et les piétons. C'est très dangereux et ce n'est pas invitant.

3410 Alors, si on veut que les familles puissent vivre à Montréal, ne pas avoir nécessairement de voiture pour diminuer les coûts pour pouvoir se payer la taxe de bienvenue entre autres, je pense que c'est important qu'on puisse leur donner accès à des

centres commerciaux, des services, des magasins, au même titre que tout automobiliste, mais que ce soit invitant pour les piétons et les cyclistes.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

3415

Merci infiniment.

3420

Alors, il est 10 h 15. Moi, j'avais promis à tout le monde ici qu'on s'arrêterait à 10 h 30 au plus tard. Il reste une quinzaine de minutes. Est-ce que je peux passer la parole à la commission? Et s'il y a des gens de la foule qui veulent venir poser des questions, avancez-vous au micro.

3425

Restez en avant, Monsieur. Madame Beudet va poser une question, ça va être votre tour, puis ensuite madame Lortie, puis ensuite monsieur Régis.

Mme JOCELYNE BEAUDET, présidente de la commission :

3430

Je ne sais pas si c'est dans la consultation du Plan de transport qu'on a parlé de réduire de 50 kilomètres à 40 kilomètres la vitesse, ça a peut-être déjà été débattu, mais moi quand j'ai regardé dans l'annexe de la Charte du piéton, il y a un diagnostic qui a été fait, et on dit qu'il y a une probabilité de 50 % de survivre à une collision auto-piéton à 50 km/heure et la survie est à 90 % à 30 km/heure.

3435

Alors, je voudrais savoir, d'abord de monsieur Leblanc, si vous avez des statistiques par rapport aux enfants. Est-ce que c'est les mêmes proportions?

3440

Et madame du Plan de transport - je m'excuse, j'ai oublié votre nom - pourquoi on ne peut pas avoir dans les quartiers, où il y a familles, une diminution de la vitesse à 30 km. En banlieue, c'est ce qu'on a dans les quartiers où il y a des enfants. C'est 30 km. C'est 18 milles à l'heure.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

3445

Monsieur Leblanc.

M. FRANÇOIS LEBLANC :

3450

Je n'ai pas de statistiques pour les enfants en tant que tel. Mais c'est vrai ce que vous avez dit par rapport à la diminution de vitesse, oui, ça a un impact au niveau des blessures qu'un piéton pourrait subir. Ça, c'est prouvé, effectivement.

Comme je disais au début, nous, on travaille beaucoup sur les comportements, et

3455 ce qu'on voit, qu'on mette des signalisations de 30 km/heure, si les gens n'adoptent pas leur comportement, on aura beau mettre la vitesse que l'on veut, la signalisation que l'on veut... il faut vraiment que les gens soient sensibilisés au respect de la signalisation. C'est vrai qu'en diminuant la vitesse, les gens, s'ils sont responsables, vont avoir moins d'accidents, moins de collisions.

3460 Encore cette année, juste au niveau des statistiques rapidement, on a 23 décès sur 36 décès de la route à Montréal, ce sont des piétons. Et le seul point négatif qu'on a présentement de ce bilan, c'est au niveau des piétons. C'est des piétons encore qui sont les plus à risque qu'on pourrait dire, alors que ces gens-là, techniquement, s'ils font attention dans leur moyen de transport, ne devraient pas être des cibles.

3465 Et lorsqu'on fait l'étude des 23 décès qu'on a eus cette année, 50 % des piétons sont responsables de leur propre malheur, dans un sens. C'est eux qui ont commis une action contraire au Code de sécurité routière.

3470 Donc, il y a beaucoup, beaucoup d'éducation à faire sur les responsabilités propres de chacun, qu'on soit piéton, conducteur, cycliste. Les gens normalement lorsqu'ils respectent les limites de vitesse, la signalisation, il n'y en a pas d'accidents. C'est tout le temps au niveau du comportement.

3475 C'est vrai, moi je suis d'accord avec les 30, 40, 50. Mais encore là, on aura beau en mettre tout partout, qu'on parlait tantôt, on parlait d'aménagement du réseau, qu'on aménage tout le réseau qu'on voudra du mieux qu'on peut, tant que le comportement des individus ne sera pas modifié, on va avoir des effets, oui, à court terme, mais, à long terme, est-ce que ça va vraiment changer?

3480 **Mme JOCELYNE BEAUDET, présidente de la commission :**

3485 Mais les enfants, les comportements des enfants, c'est long à éduquer un enfant de ne pas traverser la rue entre deux autos. Donc, je pense que c'est certain que les piétons à 50 % en sont la cause de leur propre...

M. FRANÇOIS LEBLANC :

Malheur.

3490 **Mme JOCELYNE BEAUDET, présidente de la commission :**

3495 ... drame ou malheur. Mais pour des familles qui ont des enfants, est-ce que vous avez envisagé de faire des choses spécifiques pour que les familles soient moins craintives d'habiter Montréal à cause des problèmes de circulation.

M. FRANÇOIS LEBLANC :

3500 Comme je disais tantôt, toutes les campagnes de sensibilisation, nous en avons qui touchent spécifiquement les enfants par rapport aux vélos, par rapport comment se servir de la route selon les règles de la route, du code en tant que tel. Et nous, on constate que lorsque les parents éduquent leurs enfants sur les bonnes façons d'agir, il n'y en a pas de problème.

3505 Et on fait beaucoup d'opérations policières sur beaucoup d'intersections où, lorsqu'on est présents, les gens respectent, soit les conducteurs, cyclistes et piétons. tout le monde le fait.

3510 Puis effectivement au niveau des écoles, on a beaucoup de policiers niveau communautaire qu'on appelle, qui durant l'année vont rencontrer les étudiants comment bien agir sur la route autant en vélo que comme piéton. Mais on ne se cachera pas qu'au Québec, c'est culturel, on est...

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

3515 On est délinquants.

M. FRANÇOIS LEBLANC :

3520 ... délinquants, effectivement, en général. Si vous allez en Ontario, si vous allez aux États-Unis, en Europe, c'est culturel.

3525 Donc, on parle d'éducation des enfants, mais on a beaucoup d'éducation à faire au niveau des parents au préalable. Les parents qui devraient être des gens responsables, c'est malheureux à dire, mais généralement ne sont pas tous responsables.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Madame, au sujet du passage du 50 au 30.

3530 **Mme ISABELLE MORIN :**

Oui, effectivement. Bon, ce qui est présenté actuellement dans le Plan de transport, c'est vraiment de réduire à 40 km/heure la limite de vitesse dans les rues locales et aux abords des établissements scolaires à 30.

3535 Actuellement, de la façon dont ça fonctionne, c'est que c'est une responsabilité d'arrondissement ou de ville de dire: «Oui, on fait la demande au ministère des Transports

pour réduire la limite de vitesse» et c'est vraiment géré à la pièce. La problématique, c'est qu'on peut se retrouver avec des signalisations, avec des projets de règlement très, très différents d'un arrondissement à l'autre.

3540

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Comme vous avez dit tout à l'heure.

3545

Mme ISABELLE MORIN :

Exactement. Donc, il y a des demandes qui ont été faites au gouvernement. Bon, ça n'augure pas très, très bien de ce côté-là. Pour le moment, la façon dont la Ville traite le dossier avec le gouvernement, c'est plus que ce soit traité un peu comme l'interdiction du virage à droite au feu rouge.

3550

C'est-à-dire, un règlement spécial vraiment pour Montréal, c'est-à-dire qu'à l'entrée de l'île, tout ça, il y aurait des indications comme quoi c'est partout 40 km/heure à l'exception où, bon, c'est 50. Le traiter à l'inverse, un peu comme je disais le virage à droite au feu rouge.

3555

Pourquoi 40 plutôt que 30 km/heure comme on peut le voir à certains endroits? Peut-être que Sylvie a plus de données là-dessus vraiment particulièrement. Moi, je pourrais chercher l'information et vraiment vous la faire parvenir sans problème rapidement, mais je ne pourrais pas vous dire vraiment la cause exacte pourquoi le 40 et non pas le 30.

3560

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

D'accord, merci.

3565

Mme ISABELLE MORIN :

Je ne voudrais pas m'avancer.

3570

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Monsieur, une question?

3575

Alors, je vais aller à mes questions avant. Madame Lortie, monsieur Régis.

Mme MARIE-CLAUDE LORTIE :

Moi, j'avais une question. Ma question c'était : est-ce qu'il y a des choses prévues pour les parcs? Parce que moi, c'est les parcs. Je trouve que les parcs de la Ville de

3580

Montréal ne sont pas à la hauteur des parcs des autres municipalités que j'ai fréquentés, notamment Outremont quand c'était encore une municipalité, ou alors Westmount pas loin de où est-ce que j'habite, ou Ville Mont-Royal.

3585 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Vous parlez en termes de sécurité?

3590 **Mme MARIE-CLAUDE LORTIE :**

Non. Je parle en termes de qualité d'infrastructures, de propreté, de qualité de ce qui est offert. La Ville de Montréal, c'est super plate, mais c'est toujours un peu comme le parent pauvre quand on compare avec les autres lieux qui sont toujours plus fleuris, plus chics, plus tout.

3595 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Monsieur Bélec.

3600 **M. PIERRE BÉLEC :**

Je ne veux pas donner de réponse.

3605 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Je sais qu'on doit en reparler demain de la question des parcs en environnement.

3610 **M. PIERRE BÉLEC :**

Entre autres. Mais ce n'est pas la raison.

3615 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Ah! bon. Mais là, vous êtes mystérieux, là. Vous ne voulez pas vous embarquer là-dedans, je comprends.

3620 **M. PIERRE BÉLEC :**

Il y a une question de partage fiscal.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Ah! bon, partage fiscal.

3625 **M. PIERRE BÉLEC :**

Il n'y a pas de réponse.

3630 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Il n'y a pas de réponse à ça?

M. PIERRE BÉLEC :

3635 Il n'y a pas d'argent.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Il n'y a pas d'argent.

3640

M. PIERRE BÉLEC :

Vous pourrez la reposer demain, mais c'est la seule...

3645 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Demain, il y a des gens de la Direction des parcs qui vont être là?

M. PIERRE BÉLEC :

3650

Il va y en avoir.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

3655 Alors, vous allez être prise pour revenir demain, madame Lortie.

Mme DENISE BABIN :

J'aurais un début de réponse à cette question-là.

3660

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Un début de réponse? Allez-y.

3665 **Mme DENISE BABIN :**

Je prendrai juste deux secondes. Dans le Plateau Mont-Royal où j'habite, il y a eu un parc qui a été refait, le parc des Compagnons de Saint-Laurent. Ils avaient les moyens de le faire, ils l'ont fait. C'est beau. Mais la première réaction des familles, incluant moi-même, 3670 c'était: «Ça ne marche plus pour les enfants. C'est beau, c'est design, c'est propre. Mais avez-vous parlé à des parents quand vous avez fait le design?»

Ça fait que des fois, il y a les moyens, mais c'est comment le dépenser qui n'est pas bien fait. Mais c'est vrai que, oui, le partage fiscal, etc., mais ça se fait.

3675

Mme MARIE-CLAUDE LORTIE :

Non, mais moi, je parle, il y a un parc pas loin de chez moi, le parc Girouard, où est-ce que tous les dimanches matins il y a des tessons de bouteilles sur le pavé, dans le 3680 chemin. Parce qu'il y a des jeunes qui vont là le samedi le soir, le samedi soir soirée classique, ils sortent, ils prennent un coup, cassent des bouteilles. Tous les dimanches matins.

Est-ce que c'est une question de partage fiscal de ne pas être capable de ramasser ça? Non. 3685

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Mais là, vous n'avez pas les bons interlocuteurs, par exemple. C'est demain qu'on va en parler. 3690

M. PIERRE BÉLEC :

C'est le quatre jours des cols bleus. 3695

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Je pense que vous allez être prise pour revenir demain.

3700 Monsieur Régis.

M. MARIO RÉGIS :

C'est plus un commentaire qu'une question, mais c'est en lien avec ce commentaire-ci. Moi, je voulais souligner le fait qu'il y a des exemples concrets de travail qui ont été faits 3705 avec les parents, qui ont donné des résultats probants et entre autres sur la question des parcs.

3710 À Rivière-des-Prairies, avec les parents qui s'impliquent dans 1, 2, 3, Go! – puis ce n'est pas parce que c'est 1, 2, 3 Go!, ça aurait pu être une autre organisation – les parents avec les intervenants ont visité les 24 parcs du quartier Rivières-des-Prairies. Ils ont même eu le concours de la police qui les a véhiculés avec les autopatrouilles. Ils ont documenté l'état des 24 parcs et ils ont présenté le résultat de leur travail à l'arrondissement.

3715 Cette année, l'arrondissement a augmenté le budget d'immobilisations pour les parcs. Et le premier réflexe, ça a été d'appeler l'initiative, d'appeler les parents pour dire: «Quels sont les parcs sur lesquels on devrait d'abord miser au niveau parce qu'ils ne sont pas sécuritaires ou parce qu'il faut améliorer la situation?»

3720 Moi, je pense que quand on prend la peine de travailler effectivement avec les parents, ça demande une certaine énergie, j'en conviens, mais quand on prend la peine de les considérer comme étant des partenaires et non pas juste comme des clients, on peut faire des choses super intéressantes. Il y en a d'autres. On pourrait en nommer longuement.

3725 Je veux juste dire, il y a une chose qui n'a pas été nommée ce soir et qu'il faut nommer : les adolescents. À Rivière-des-Prairies, il y a un projet aussi de mobilisation avec les adolescents. Il y a eu des focus groupes, c'est les adolescents qui ont fait les focus groupes.

3730 Deux phrases m'ont beaucoup frappé. Il y en a un qui a dit: «Quand on voyage en dehors des heures d'adulte, c'est difficile de se déplacer.» Et ça, ça rejoint votre commentaire par rapport aux heures de travail atypiques, c'est-à-dire quand on veut revenir tard le soir, il n'y en a pas d'autobus pour s'en revenir chez nous. Et il y a un autre jeune qui disait: «Moi, je ne suis pas capable d'aller voir un film le soir parce qu'à Rivière-des-Prairies, le cinéma, il est loin. Puis mes parents, il faut qu'ils viennent me rechercher parce qu'il n'y en a pas d'autobus pour revenir.»

3740 Or, Rivière-des-Prairies, c'est un des secteurs où on construit le plus présentement de maisons, où de plus en plus de jeunes familles vont s'établir. Donc, dans quinze ans, ce problème-là va devenir très crucial, il va falloir qu'on trouve des solutions rapides. Parce que si présentement c'est le problème de poussette qu'on a à traiter, tantôt on va avoir un problème d'adolescents qui ne savent pas où aller.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

3745 D'accord. Monsieur Bélanger, ce serait la dernière question, madame Judy Gold a une question pour vous. Peut-être si vous aviez des commentaires sur ce que monsieur Régis vient de dire au sujet des adolescents, vous pourriez tout faire ça en même temps. Madame Gold.

3750

Mme JUDY GOLD, commissaire :

J'ai une question sur un autre sujet. C'est sur les tendances d'évolution des prix d'une carte autobus-métro versus les salaires. Est-ce que le monde paie plus cher qu'avant ou moins cher pour le transport en commun? Et pour le savoir, on a besoin des chiffres.

3755

Alors, la question que je vous pose, au sujet des prix d'une carte autobus-métro, le prix représentait quel pourcentage de revenu mensuel au salaire minimum ou au salaire moyen en 1990, en 2000 et quel pourcentage aujourd'hui en 2007? Je ne sais pas si vous avez ces chiffres?

3760

M. MARC BÉLANGER :

Vous me permettrez de réserver la réponse avant de faire quelques recherches?

3765

Mme JUDY GOLD, commissaire :

Certainement. Merci.

3770

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Sur les adolescents, Monsieur Bélanger?

M. MARC BÉLANGER :

3775

La question à l'effet qu'il n'y a pas de service de transport en commun dans un quartier qui est en périphérie de Montréal le soir, pour connaître le réseau de transport en commun de Rivière-des-Prairies, je suis un petit peu étonné qu'il n'y ait pas de service jusqu'à 1 h du matin dans Rivière-des-Prairies le samedi soir.

3780

M. MARIO RÉGIS :

Je n'ai pas dit qu'il n'y en avait pas. J'ai dit que la fréquence était telle que ça rendait difficile le déplacement.

3785

M. MARC BÉLANGER :

C'est certain qu'en dehors des heures de pointe, surtout qu'on est en fin de soirée un samedi, on ne s'attend pas nécessairement, à part qu'on soit sur la ligne 55 sur la rue Saint-Laurent, où est-ce qu'il y a beaucoup d'activités, qu'on s'attend d'avoir un service qui va être aux dix minutes. C'est sûr que le service est adapté à la demande qui est faite.

3790

3795 Évidemment, c'est toujours le dilemme dans le transport en commun : plus qu'il y a de service, plus qu'on le prend, ou plus qu'on le prend, plus qu'il y a de service. Donc, c'est toujours un jeu d'offre et de demande. Et puis c'est un enjeu de financement aussi qui est là-dedans. C'est un choix qui a été fait, bon, évidemment par le conseil chez nous que lorsqu'il y a une certaine norme de performance de service qui n'est pas atteinte, évidemment le service est réduit jusqu'à temps qu'on l'atteigne.

3800 Évidemment, c'est un cercle vicieux quand on rentre là-dedans. Mais évidemment, on tombe en diminution de service constante jusqu'à éventuellement, on ne l'espère pas, mais à l'abolition d'un service. Ce qui n'est pas encore tout à fait arrivé, par exemple.

3805 Parce que la STM, en tout cas, du moins le transport en commun à Montréal couvre 99 % du territoire en période de pointe. En dehors des périodes de pointe, ça tombe à 95 % peut-être du territoire. Puis la nuit, c'est à peu près à 85 %, 80 % du territoire.

3810 La Société de transport de Montréal est une des seules au Québec, si ce n'est pas la seule au Québec, qui offre le service de nuit, un service la nuit lorsqu'il n'y a même plus d'heure de métro, parce que leur réseau est intégré, se rabat au réseau de métro la plupart du temps.

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

3815 Alors une petite question, c'est promis petite par madame Beaudet, toujours à vous, monsieur Bélanger. Puis là, c'est fini. Après ça, on va se remercier mutuellement.

Mme JOCELYNE BEAUDET, présidente de la commission :

3820 Vous parliez dans votre présentation tout à l'heure de service de taxis adaptés. J'aimerais savoir combien il y en a en ce moment et quel serait l'ajout en 2009 que vous avez parlé. Parce que c'est très important par rapport aux familles. Il y a des familles qui peuvent se payer des taxis quand ils vont faire les courses avec les enfants.

3825 Je vous pose ça parce que, à Londres, il y a 25 ans, il y avait 16 000 taxis, qu'on peut entrer avec la poussette sans la plier, avec deux-trois enfants. Ça facilite beaucoup les courses. Moi, j'ai élevé mes enfants à Londres, je le sais. C'est sûr que la population ici n'est pas aussi grande, mais 16 000 taxis pour 8 millions de personnes, divisé par nous, 2 millions, ça fait quand même pas mal plus de taxis que 180.

3830 Alors, je me demandais si vous avez pensé à installer un système. Parce que dans le Plan de transport, on parle que le taxi est aussi complémentaire et performant. Ce n'est pas tout le monde qui veut se promener avec trois enfants, enceinte, à vélo.

3835 **Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :**

Alors, des taxis.

3840 **M. MARC BÉLANGER :**

Donc, votre question est la suivante. Lors de la présentation, lorsque j'ai parlé des taxis, c'était dans le cadre du transport adapté. Il y a une large partie du service de transport adapté qui est assurée par des compagnies de taxis, que la STM va en appel d'offres public et reçoit les services des compagnies de taxis pour assurer du service de taxi adapté à des clientèles diverses qui ont divers problèmes. Ça, c'était la partie de la présentation que je parlais des taxis.

3850 On a certains projets de taxis collectifs sur l'île de Montréal qui se font dans certains secteurs pour des besoins assez particuliers. Je vais vous donner un exemple. Il y a des secteurs qui sont résidentiels où est-ce que la venue d'un autobus n'est pas toujours la bienvenue. Tout le monde veut le service, mais pas dans sa rue, et puis si possible sur le coin, mais pas d'arrêt devant sa cour non plus. Donc, on vit souvent avec cette problématique-là.

3855 Il y a certains secteurs où est-ce que la demande de service n'est pas suffisante. Ce qu'on fait, c'est qu'on construit un achalandage qui se fait avec des taxis. Donc, on retient les services d'une compagnie de taxis pour, notamment dans certains secteurs résidentiels, pour justement assurer un service, qui ne se ferait pas autrement avec un autobus de 40 pieds. Ça, on fait ça, je dirais qu'on a à peu près sept ou huit projets de taxis sur l'île de Montréal en ce moment là-dessus.

3860 **Mme JOCELYNE BEAUDET, présidente de la commission :**

3865 Est-ce que c'est des taxis adaptés où on peut embarquer avec une poussette ouverte?

M. MARC BÉLANGER :

3870 Ça peut se faire. Non. Mais en fait, les taxis, lorsque vous entrez dans une fourgonnette, là, vous entrez dans des caractéristiques qui sont du Code de la sécurité routière. Je ne suis pas sûr que vous pouvez embarquer dans une voiture taxi avec une poussette. La seule place que vous pouvez embarquer dans un véhicule avec une poussette ouverte, c'est dans un autobus. Mais pas dans un taxi, parce que c'est un véhicule routier comme une voiture.

3875 Donc, oui, les gens peuvent emprunter un taxi dans le cadre d'un projet de taxis

collectifs. La personne pourrait utiliser le service de taxi, mais la poussette ne rentre pas dans la voiture. Elle va dans la valise et l'enfant vient dans la voiture. Et si c'est un enfant qui n'est pas en âge, qu'il prend un siège, il y a une réglementation aussi qui se fait pour ça.

3880

Mme JOCELYNE BEAUDET, présidente de la commission :

D'accord. On parlait tout à l'heure de Barcelone. On pourrait peut-être aussi envisager que, quand une ville ne veut vraiment pas de voitures, il faut prendre les moyens aussi pour offrir des services.

3885

Mme LOUISE ROY, présidente de l'OCPM :

Bon, alors il est maintenant 10 h 30. On avait promis de s'arrêter. Je vous remercie infiniment de votre contribution ce soir. Ça a été une discussion intéressante.

3890

Alors, je vous rappelle que demain, c'est le troisième et dernier atelier qui porte sur la qualité de l'environnement pour les familles et que, à compter du 27 novembre, la commission entendra les mémoires de ceux qui voudront bien lui faire connaître leur point de vue.

3895

Alors, merci aux gens de la Ville, merci à nos panélistes. Merci beaucoup.

3900

Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

3905

Et, j'ai signé :

LISE MAISONNEUVE, s.o.