



# Réduire les inégalités territoriales et prévenir les discriminations dans l'espace urbain

*Vers une transformation  
de l'action publique à Montréal*



**Le présent avis a été réalisé de juin 2022 à avril 2023, et a été adopté par les membres du Conseil interculturel de Montréal (CiM) lors de l'assemblée du 3 mai 2023.**

#### **CONSEIL INTERCULTUREL DE MONTRÉAL**

1550, rue Metcalfe, bureau 1424  
Montréal (Québec) H3A 1X6

**514 868-5809 | [cim@montreal.ca](mailto:cim@montreal.ca)**

**f** **CIMMTL**

**@** **CIM\_MTL**

**in** **Conseil interculturel**

#### **DÉPÔT LÉGAL**

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

© Conseil interculturel de Montréal, 2023

ISBN 978-2-7647-1960-2 – PDF français

ISBN 978-2-7647-1961-9 – Imprimé français

**Le Conseil interculturel de Montréal (CiM) est une instance consultative créée en 2003 pour conseiller la Ville de Montréal sur toute question relevant des relations interculturelles. Le CiM est constitué de 15 membres bénévoles choisis parmi la population montréalaise et qui possèdent de l'expérience et de l'expertise en matière de relations interculturelles. La composition du CiM reflète la diversité culturelle, linguistique, sociale et géographique de Montréal et est représentative de la population montréalaise en matière de genre et d'âge.**

## **MEMBRES DU CiM**

Layla Belmahi, *présidente*

Youssef Benzouine, *vice-président*

Émilie Bouchard

Gabriela Coman

Cécile Deschamps

Zine El Abidine Ghediri

Barbara Eyer

Ricardo Gustavo

Catherine Limperis

Anne Sophie Lin Arghirescu

Jessica Lubino

Tăina Mueth

Juste Rajaonson, *vice-président*

Carla Rincon

Ramzi Sfeir

## **MEMBRES DU COMITÉ AVIS ET RECHERCHE**

Layla Belmahi, *présidente*

Youssef Benzouine, *vice-président*

Gabriela Coman

Barbara Eyer

Ricardo Gustavo, *responsable du comité*

Catherine Limperis

Carla Rincon

Ramzi Sfeir

## **COLLABORATION**

Myriam Brouard

*Membre du CiM de 2021 à 2022*

Souleymane Guissé

*Membre du CiM de 2016 à 2022 et  
président du CiM de 2019 à 2022*

Bertrand Lavoie

*Membre du CiM de 2019 à 2022*

## **COORDINATION DE L'AVIS**

Selma Tannouche Bennani

*Coordonnatrice du CiM*

## **RECHERCHE ET RÉDACTION**

Chloé Reiser, Ph. D.

## **RÉVISION LINGUISTIQUE**

Edith Sans Cartier

## **GRAPHISME ET MISE EN PAGE**

Justine Israël

# Sommaire

Cet avis du Conseil interculturel de Montréal (CiM) traite des inégalités territoriales, un sujet au cœur des préoccupations au chapitre de l'action publique dans une perspective de transition socioécologique. Élaboré dans le contexte du renouvellement du plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) de la municipalité, il vise à soutenir la Ville de Montréal dans sa prise de décisions de façon à réduire les inégalités territoriales et à prévenir les discriminations sur son territoire, et ce, en prenant en compte l'avis des populations immigrantes et racisées. Le document s'appuie sur une revue de la littérature universitaire et grise, trois ateliers de cartographie-discussion menés avec les personnes résidentes des quartiers ciblés (Saint-Léonard, Saint-Laurent et Montréal-Nord), ainsi qu'un sondage en ligne diffusé auprès des Montréalaises et Montréalais

Les constats portent sur cinq enjeux :

- 1 Mobilité
- 2 Logement
- 3 Équipements, services et espaces publics
- 4 Participation citoyenne
- 5 Transition socioécologique

Ils ont mené à 13 recommandations adressées à la Ville de Montréal et visant à mieux aborder les défis territoriaux et la diversité de la population dans la planification urbaine de Montréal à l'horizon 2050.

## ENJEU 1

# MOBILITÉ



Les transports collectifs et actifs sont moins accessibles et les infrastructures de transport sont de moindre qualité dans les quartiers excentrés de Montréal, où résident principalement des personnes immigrantes et racisées dépendant fortement de ces modes de transport. La tarification actuelle défavorise ces populations, et des incidents de discrimination, souvent non documentés dans les statistiques officielles, créent un sentiment d'insécurité et d'exclusion, ce qui affecte la mobilité et l'intégration de ces personnes à la société montréalaise.

À la lumière de ces observations, le CiM émet trois recommandations (des exemples précis de mesures sont fournis dans la section 5) :

1 Que la Ville de Montréal, en collaboration avec la Société de transport de Montréal (STM), développe l'offre de transports collectifs et actifs et promeuve ses nouvelles initiatives en ciblant les quartiers mal desservis, où se concentre une majorité de personnes immigrantes et racisées.

2 Que la Ville de Montréal, en collaboration avec la Société de transport de Montréal (STM), les arrondissements et les organismes communautaires concernés, améliore la qualité des services de transport collectif et la qualité des infrastructures de transport actif dans les quartiers excentrés, où résident principalement des personnes immigrantes et racisées.

3 Que la Ville de Montréal, en collaboration avec l'Agence régionale de transport métropolitain (ARTM), la Société de transport de Montréal (STM) et le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), offre de nouvelles options de tarification sociale ciblant des ménages vulnérables, poursuive ses efforts de formation des différents agents de transport quant aux enjeux de discrimination, et simplifie le processus de plainte afin de prévenir le traitement différencié des usagers et usagers immigrants et racisés dans les transports collectifs.

## ENJEU 2

# LOGEMENT



Les quartiers excentrés présentant une forte proportion de personnes immigrantes et racisées, comme Montréal-Nord, Saint-Léonard et Saint-Laurent, souffrent d'un manque de logements sociaux et communautaires, d'un faible taux d'occupation des logements abordables, et de longs délais de traitement des demandes de logement social. Les logements accessibles pour les personnes immigrantes et racisées avec de faibles revenus sont souvent insalubres et non adaptés à la taille des ménages, dans des secteurs éloignés des services. De plus, à Montréal, les discriminations liées au logement affectent particulièrement les personnes immigrantes et racisées.

À la lumière de ces observations, le CiM émet trois recommandations (des exemples précis de mesures sont fournis dans la section 5) :

4

Que la Ville de Montréal acquière des terrains et des bâtiments dans les quartiers où l'offre de logements sociaux et communautaires est la moins abondante et où résident de fortes proportions de personnes immigrantes et racisées, afin d'accroître sa réserve foncière et d'encourager un développement plus équitable des logements sociaux et communautaires sur son territoire.

5

Que la Ville de Montréal fasse un suivi plus serré du *Règlement sur la salubrité, l'entretien et la sécurité des logements*, et augmente le financement et les ressources humaines consacrés aux moyens de contrôle et à la rénovation des bâtiments insalubres et en mauvais état, en particulier dans les quartiers où se trouve une forte proportion de personnes immigrantes et racisées.

6

Que la Ville de Montréal, en collaboration avec la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse (CDPDJ), le Bureau d'intégration des nouveaux arrivants à Montréal (BINAM), les instances provinciales pertinentes et les organismes de défense des droits des locataires, élabore des mesures de contrôle des pratiques des propriétaires et des gestionnaires d'immeubles dans le parc locatif privé, d'une part, et de nouvelles réglementations dans le parc de logement social, d'autre part, afin de prévenir toute forme de discrimination ou de traitement inégal en matière de logement.

### ENJEU 3

## ÉQUIPEMENTS, SERVICES ET ESPACES PUBLICS



Les quartiers comme Saint-Laurent, Montréal-Nord et Saint-Léonard souffrent d'une répartition inégale des équipements et espaces publics à l'échelle de Montréal, qui limite l'accessibilité aux services, aux loisirs et à la culture pour les personnes qui résident dans ces quartiers. De plus, la diversité et l'accessibilité à la fois physique et financière des activités proposées sont insuffisantes par rapport aux besoins. Les témoignages révèlent également des insatisfactions concernant l'entretien des rues, la collecte des déchets et le déneigement, ainsi qu'un sentiment d'insécurité et de discrimination au sein des espaces publics chez les personnes immigrantes et racisées.

À la lumière de ces observations, le CiM émet trois recommandations (des exemples précis de mesures sont fournis dans la section 5) :

7

Que la Ville de Montréal, en collaboration avec les arrondissements, réalise des investissements ciblés dans les quartiers les moins bien dotés afin d'équilibrer sur tout le territoire l'offre d'équipements et d'activités sportifs et culturels, de façon qu'ils soient en quantité suffisante et d'une qualité adéquate, et qu'ils tiennent compte de la diversité des besoins locaux.

8

Que la Ville de Montréal élabore et mette en place des normes communes aux arrondissements en ce qui concerne les services municipaux essentiels en matière d'entretien des rues et de gestion des matières résiduelles et de la neige.

9

Que la Ville de Montréal, en collaboration avec le Bureau de la commissaire à la lutte au racisme et aux discriminations systémiques (BRDS), le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), les arrondissements et les partenaires communautaires et privés, déploie des mesures axées sur la prévention et l'approche communautaire afin de renforcer le sentiment de sécurité et de réduire les discriminations pour les personnes immigrantes et racisées dans les espaces publics des quartiers excentrés pointés par l'avis.

## ENJEU 4

# PARTICIPATION CITOYENNE



La participation citoyenne varie en fonction des quartiers à Montréal, et des barrières spécifiques restreignent l'implication des personnes immigrantes et racisées (manque d'information, barrière de la langue, etc.). Le manque de communication et l'accès limité à l'information sur la participation citoyenne sont des problèmes majeurs, qui affectent notamment les personnes nouvellement arrivées et qui exigent que la Ville fasse davantage d'efforts pour partager les informations sur les services offerts et les organismes. Un autre constat important est qu'il est nécessaire de diversifier les formes et les modalités de participation pour favoriser l'inclusion : offrir un service de garde d'enfants, tenir compte des horaires variés, se déplacer dans les quartiers où la participation est la moins importante, mais aussi offrir des incitatifs multiples.

À la lumière de ces observations, le CiM émet deux recommandations (des exemples précis de mesures sont fournis dans la section 5) :

10

Que la Ville, en collaboration avec le Bureau d'intégration des nouveaux arrivants à Montréal (BINAM) et les organismes communautaires locaux desservant les populations immigrantes et racisées, adapte ses approches de communication à la diversité des groupes et des territoires concernés lorsqu'il est question des activités de consultation citoyenne et des services offerts par la municipalité.

11

Que la Ville adapte les modalités de participation aux consultations publiques sur les projets urbanistiques aux besoins et contraintes des groupes cibles, et qu'elle s'engage à compenser financièrement<sup>1</sup> l'expertise et l'implication des personnes immigrantes et racisées.

<sup>1</sup> Cette question de la compensation financière des personnes pour qu'elles s'impliquent dans certains quartiers a été abordée lors d'un panel sur la transition socioécologique organisé par le Conseil interculturel de Montréal le 30 avril 2022 (Conseil interculturel de Montréal, 2022a).



## ENJEU 5

# TRANSITION SOCIO- ÉCOLOGIQUE



Les quartiers de Montréal où se trouve une forte proportion de personnes immigrantes et racisées souffrent d'un manque d'espaces verts et d'inégalités environnementales, qui les rendent plus vulnérables aux changements climatiques et aux îlots de chaleur urbains. Une végétalisation équitable et pensée avec les populations locales limiterait les risques d'écogentrification<sup>2</sup> et offrirait des cobénéfices<sup>3</sup>. Les personnes immigrantes et racisées qui résident dans les quartiers excentrés souhaiteraient s'impliquer dans des initiatives à caractère environnemental, mais elles n'ont pas forcément le temps ou les moyens de s'engager, ni les informations nécessaires pour le faire.

À la lumière de ces observations, le CiM émet deux recommandations (des exemples précis de mesures sont fournis dans la section 5) :

12

Que la Ville de Montréal, en collaboration avec les tables de concertation et les organismes communautaires locaux, implique les populations immigrantes et racisées dans le choix des espaces à verdir et dans la détermination des types d'espaces verts et d'aménagements à prioriser dans les quartiers à faible couvert végétal, pour une véritable transition socioécologique arrimée aux besoins locaux.

13

Que la Ville, en collaboration avec les tables de concertation et les organismes communautaires locaux, encourage l'implication des personnes immigrantes et racisées dans des projets à visée environnementale dans leur quartier, à travers le financement d'activités de sensibilisation et de formation aux questions environnementales et de renforcement de la cohésion sociale.

<sup>2</sup> Bien que le terme soit parfois traduit en français par « embourgeoisement », nous privilégions l'usage du terme « gentrification » dans cet avis, le concept ayant une connotation particulière et étant davantage utilisé dans les recherches, francophones comme anglophones.

<sup>3</sup> On parle de cobénéfices lorsqu'un projet ou une politique produit des effets positifs qui n'avaient pas été anticipés ou planifiés, en plus du bénéfice principal attendu.

# Table des matières

INTRODUCTION	1
<b>1. CONTEXTUALISATION ET DÉFINITIONS</b>	<b>5</b>
1.1 Définition des termes	6
1.2 Contexte de la recherche	9
<b>2. MÉTHODOLOGIE</b>	<b>11</b>
2.1 Circonscription de la problématique	13
2.2 Revue de littérature	13
2.3 Ateliers de cartographie-discussion	14
2.4 Sondage	18
2.5 Limites de la recherche	19
<b>3. LES INÉGALITÉS TERRITORIALES À MONTRÉAL : UN ÉTAT DES LIEUX</b>	<b>21</b>
3.1 Ce que disent les recherches	22
3.2 Ce que fait déjà la Ville pour réduire ces inégalités territoriales	28
3.3 Les angles morts des plans de la Ville	30
3.4 Le <i>Projet de ville</i> , une nouvelle prise en compte des inégalités territoriales	32

<b>4. LES INÉGALITÉS TERRITORIALES À MONTRÉAL : LA VISION DEPUIS LES QUARTIERS</b>	<b>39</b>
4.1 Un accès inéquitable aux transports collectifs et actifs	40
4.2 Un manque de logements abordables et adéquats	47
4.3 Des équipements et services publics moins présents, des espaces publics moins bien entretenus et moins inclusifs	52
4.4 Une diffusion insuffisante de l'information et une inadaptation aux réalités des personnes immigrantes et racisées	58
4.5 Des injustices environnementales criantes entre les quartiers	65
<b>5. LUTTER CONTRE LES INÉGALITÉS TERRITORIALES À MONTRÉAL : DES RECOMMANDATIONS POUR L'ACTION</b>	<b>69</b>
<b>CONCLUSION</b>	<b>83</b>
<b>RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES</b>	<b>84</b>
<b>LITTÉRATURE GRISE</b>	<b>88</b>
<b>GLOSSAIRE</b>	<b>90</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>92</b>

# Liste des abréviations et sigles

## **ADS+**

Analyse différenciée selon les sexes et intersectionnelle

## **AIEM**

Accueil aux immigrants de l'est de Montréal

## **ARTM**

Autorité régionale de transport métropolitain

## **BINAM**

Bureau d'intégration des nouveaux arrivants à Montréal

## **BRDS**

Bureau de la commissaire à la lutte au racisme et aux discriminations systémiques

## **CAPE**

Comité d'action de Parc-Extension

## **CDPDJ**

Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse du Québec

## **CEUM**

Centre d'écologie urbaine de Montréal

## **CiM**

Conseil interculturel de Montréal

## **CIUSSS**

Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux

## **CjM**

Conseil jeunesse de Montréal

## **CMM**

Communauté métropolitaine de Montréal

## **Coop**

Coopérative d'habitation

## **CPE**

Centre de la petite enfance

## **ÉDI**

Équité, diversité et inclusion

## **GIEC**

Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

## **HLM**

Habitation à loyer modique

## **IDMS**

Indice de défavorisation matérielle et sociale

**ISQ**

Institut de la statistique du Québec

**IWC-CTI**

Centre des travailleurs et travailleuses immigrants

**OCPM**

Office de consultation publique de Montréal

**OMHM**

Office municipal d'habitation de Montréal

**OSBL**

Organisme sans but lucratif

**PUM**

Plan d'urbanisme et de mobilité de Montréal

**SDIS**

Service de la diversité et de l'inclusion sociale

**SLR**

Système léger sur rail

**SPVM**

Service de police de la Ville de Montréal

**SRB**

Service rapide par bus

**STM**

Société de transport de Montréal

**TAL**

Tribunal administratif du logement

**TIP**

Territoire d'intervention prioritaire (du BINAM)

# Préface

Cet avis du Conseil interculturel de Montréal (CiM) a été finalisé après un été difficile au Québec, où nos villes et villages ont traversé des vagues successives de canicules, d'inondations, de feux de forêt et de pollution atmosphérique. Bien que j'en écrive la préface depuis mon pays natal, très loin du Québec, je n'arrête pas de me demander comment les populations les plus vulnérables de Montréal composent avec ces événements climatiques. Est-ce que les jeunes du secteur le plus pauvre de Saint-Léonard ont accès à la piscine municipale? Dans Parc-Extension, qui souffre des chaleurs intenses à cause du manque de verdure, comment vont les familles en situation précaire, qui vivent toutes tassées dans de petits appartements? L'été difficile qu'a vécu le Québec en 2023 est manifestement lié aux bouleversements climatiques dont parlent depuis quelques décennies les scientifiques. La qualité du milieu de vie est devenue centrale en matière de santé humaine et d'adaptation aux changements climatiques.

Une autre crise qui frappe les villes québécoises, petites et grandes, est celle du logement. Le manque criant de logement social et abordable au Québec, notamment dans certains quartiers de Montréal, reflète la situation vécue dans plusieurs pays dits développés. Certes, le rétrécissement du parc de logement social et abordable est l'une des sources des inégalités territoriales et constitue la barrière principale à la protection de l'accès à un milieu de vie de qualité à un prix modique, comme l'ont soulevé plusieurs personnes qui ont

participé à cette étude du CiM. Paradoxalement, améliorer un milieu de vie, que ce soit par l'ajout de transports en commun ou par le verdissement des rues, peut faire exploser le coût des logements et menacer l'accès au logement pour plusieurs familles défavorisées. Les recommandations mises de l'avant dans cet avis sont à prendre en compte rapidement si l'on souhaite réduire le fardeau financier et sanitaire pour les populations défavorisées, qui sont bien souvent des groupes immigrants ou racisés.

Cet avis du CiM constitue une réponse aux appels des scientifiques et des organismes multilatéraux comme l'Organisation des Nations unies (ONU) ou le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) à repenser nos villes et à éliminer les inégalités dans l'accès à un milieu de vie de qualité. Ces inégalités en milieu urbain persisteront, voire croîtront s'il n'y a pas d'interventions transformatrices appropriées au contexte local. De telles interventions sont d'autant plus importantes dans une ville comme Montréal, où habitent plusieurs groupes ethnoculturels et où sont mélangés des processus passés et présents de colonisation et d'immigration. Les enjeux socioécologiques combinés aux enjeux de discrimination et d'injustice sociale nécessitent une attention particulière de l'État et de ses institutions ainsi que de la société civile.

La mission que le CiM s'est donnée en réalisant cet avis n'était pas simple. Malgré cela, l'équipe

a réussi à mener à bien son étude. Je tiens à souligner la qualité et la rigueur scientifique de l'équipe, perceptibles notamment dans le soin apporté à la définition des termes et dans le recours à différents outils de collecte et d'analyse de données, qui ont permis de révéler la voix des groupes minoritaires de la société. La focalisation sur les inégalités territoriales est un choix d'analyse judicieux, car il permettra d'informer la Santé publique et les services d'urbanisme pour la mise au point de leurs instruments et de leurs interventions.

Les recommandations mises de l'avant dans cet avis visent une échelle particulière, celle de la municipalité. Cette échelle de gouvernance est considérée comme la plus appropriée pour pallier des problèmes environnementaux, selon plusieurs organismes internationaux multilatéraux comme l'ONU, des gouvernements nationaux ainsi que la société civile. Hébergeant plus de la moitié de la population de la planète, les villes deviennent le centre d'attention des politiques publiques. Le sixième rapport du GIEC en témoigne en consacrant deux chapitres aux villes et au processus d'urbanisation.

La base empirique de cet avis ainsi que les témoignages recueillis depuis trois quartiers ciblés aideront la Ville et les arrondissements à raffiner leurs instruments urbanistiques de manière transversale et à rompre avec le travail en vase clos, de façon à maintenir un milieu convivial et riche en services publics et à réduire l'empreinte écologique. Cet avis du CiM est donc porteur d'espoir : il pourrait permettre d'améliorer le cadre de vie de plusieurs milliers de personnes à Montréal.

**THI-THANH-HIÊN PHAM**

**Professeure agrégée, Département d'études urbaines et touristiques**

**Université du Québec à Montréal (UQAM)**



# Mot de la présidente

L'expérience de la ville n'est pas la même pour l'ensemble des Montréalais et des Montréalaises : elle dépend notamment de leurs origines ou de leur quartier de résidence. Ces inégalités ne sont pas acceptables, et elles sont dénoncées depuis plusieurs années par de nombreuses personnes et organisations importantes du milieu communautaire montréalais ainsi que par des concertations locales et régionales.

Dans un contexte où il est nécessaire de se demander comment les différentes populations qui composent Montréal sont en mesure de participer à la transition socioécologique, les membres du Conseil interculturel de Montréal (CiM) ont voulu explorer les cinq thématiques suivantes à travers la lunette des inégalités territoriales. Nous avons étudié les réalités vécues par la population montréalaise immigrante et racisée en matière de :

Mobilité

Logement

Équipements, services et espaces publics

Participation citoyenne

Transition socioécologique

Dans cet avis, nous dressons un état des lieux et documentons les discriminations territoriales qui opèrent au sein de la ville. Nous présentons ensuite 13 recommandations à la Ville de Montréal. Nous avons déjà hâte de recevoir des réponses de l'administration municipale quant à leur mise en application.

Travailler sur autant d'enjeux importants, en concertation avec plusieurs services de la Ville de Montréal, personnes élues et organismes communautaires, matérialise bien notre posture de courroie de transmission :

- D'une part, pour nous assurer d'inclure les voix des citoyennes et citoyens, nous avons collaboré avec des organismes situés dans des quartiers clés, au sein des milieux de vie. Plusieurs tables de quartier ont également relayé le sondage utilisé dans notre étude. Au fil de cet avis, nous avons aussi cherché à mettre en lumière plusieurs initiatives existantes (voir les encadrés « Bonne pratique »), par souci de reconnaissance mais aussi parce qu'elles méritent d'être connues.
- D'autre part, à la Ville, nous avons eu la chance, dès les premières étapes de cette recherche, d'entamer la conversation avec les personnes élues responsables des dossiers concernés et de nous familiariser avec des outils, comme le nouvel indice d'équité des milieux de vie du Service de la diversité et de l'inclusion sociale ou la carte des vulnérabilités climatiques du Bureau de la transition écologique et de la résilience.

Par ailleurs, nous avons rejoint l'alliance Transition en commun en 2022. Le CiM continue d'y être représenté, et cet engagement sera aussi une façon de poursuivre notre veille, de faire perdurer notre influence et de bien jouer notre rôle de courroie de transmission entre la population et l'administration municipale quant aux différents enjeux traités dans ce document.

Nous espérons que cet avis n'est qu'un premier pas vers des changements systémiques, durables et profonds, afin que les Montréalais et Montréalaises de toutes les origines et de tous les quartiers puissent faire l'expérience d'une ville équitable et inclusive.

Bonne lecture!

**LAYLA BELMAHI**

**Présidente du Conseil interculturel de Montréal**



# Remerciements

Le Conseil interculturel de Montréal (CiM) remercie chaleureusement :

L'ensemble des Montréalais et des Montréalaises qui ont partagé leur expertise et donné de leur temps à travers leur participation au sondage et aux groupes de discussion.

Selma Tannouche Bennani, pour la coordination à la fois rigoureuse et bienveillante de la recherche.

Les tables de quartier et les organismes communautaires pour leur appui dans la diffusion du sondage, l'organisation des ateliers et le recrutement des personnes participantes : Un itinéraire pour tous (Montréal-Nord), le Centre d'encadrement pour jeunes femmes immigrantes – CEFJI (Saint-Laurent) et Concertation Saint-Léonard (Saint-Léonard). Un merci particulier aux trois intervenantes et organisatrices qui ont participé à l'organisation des rencontres.

Chloé Reiser, pour la qualité et la rigueur de sa recherche, ainsi que sa compréhension de la dynamique de concertation continue avec les membres du CiM.

Les personnes élues ainsi que les membres du personnel des différents services de la Ville de Montréal rencontrés tout au long de la démarche.

L'ensemble des membres du CiM qui ont travaillé sur cet avis du début à la fin, que ce soit à travers le choix du thème et de l'angle, le recrutement, la présentation à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), les relectures et les commentaires du document, les mises en relation avec les organismes communautaires, les rencontres avec les personnes élues ou encore les invitations de fonctionnaires aux assemblées générales.



# Introduction

**« Le droit à la ville se manifeste comme forme supérieure des droits : droit à la liberté, à l'individualisation dans la socialisation, à l'habitat et à l'habiter. »**

H. LEFEBVRE,  
LE DROIT À LA VILLE, P. 140.

Les villes ont longtemps été étudiées comme des espaces qui sont à la fois vecteurs et producteurs d'inégalités et d'oppressions. Elles sont un lieu privilégié d'observation des rapports sociaux, et donc de rapports inégalitaires et discriminatoires (Alessandrin et Dagorn, 2020). Pourtant, elles peuvent aussi être le cadre de revendications du droit à la ville et les catalysatrices d'innovations en matière de réduction des inégalités territoriales et de justice sociale.

Considérer l'histoire politique, économique et sociale est essentiel pour comprendre les inégalités territoriales à l'échelle urbaine. À Montréal, à partir des années 1940-1950,

les populations immigrantes et racisées ont commencé à s'installer dans les quartiers industriels de la ville, plus enclavés, ce qui a occasionné des inégalités territoriales observables encore aujourd'hui. Mais les inégalités entre les quartiers sont aussi la conséquence des choix politiques et d'aménagement faits par les acteurs institutionnels. En effet, les quartiers excentrés où résident une forte proportion de personnes immigrantes et racisées ont été largement désinvestis par les pouvoirs publics, et ce, en particulier durant la période 1970-1990. Puis, les inégalités entre les territoires se sont renforcées avec l'adoption, dans les années 1990 à 2000, des politiques urbaines de

renouvellement du centre-ville et de conversion des espaces industriels, dans un contexte général de métropolisation qui favorisait la mise en place d'une « stratégie entrepreneuriale » à l'échelle municipale pour demeurer dans la compétition entre les métropoles (Harvey, 1989). Montréal a donc longtemps été pensée dans une optique de compétitivité et d'attractivité, plutôt qu'en fonction de l'équité et de la justice sociale.

Aujourd'hui, la Ville de Montréal reconnaît les inégalités territoriales sur son territoire d'intervention et s'intéresse aux moyens dont elle dispose pour réduire les inégalités et prévenir les discriminations en matière de mobilité, de logement ou encore de santé urbaine. Cette recherche d'équité commande d'assurer un traitement équitable de tous les citoyens et citoyennes et de garantir une couverture adéquate en matière de services (transports, logement, santé, éducation, etc.) sur l'ensemble du territoire montréalais.

Le premier objectif de cet avis consiste à faire état des inégalités territoriales à Montréal et à exposer la façon dont la Ville traite ce dossier, qui se trouve au cœur de l'action publique municipale. À la suite d'une revue de la littérature scientifique et grise, le CiM a retenu cinq axes majeurs pour étudier les inégalités territoriales et l'action municipale à Montréal : la mobilité, le logement, les équipements,

services et espaces publics, la participation citoyenne et la transition socioécologique.

Le deuxième objectif consiste à définir, en collaboration avec des personnes immigrantes et racisées qui résident dans ces quartiers longtemps oubliés, les défis en matière d'accès aux ressources urbaines rencontrés au quotidien par ces populations.

Cet avis formule des recommandations pour la Ville de Montréal dans le but d'atténuer les inégalités territoriales et de prévenir les discriminations pour les populations immigrantes et racisées. Il encourage la Ville à mettre en œuvre tous les moyens relevant de ses compétences pour assurer un développement équilibré de son territoire, qui ne laisse pas de côté les populations et les quartiers en difficulté.

L'avis se divise en cinq sections :

### **CONTEXTUALISATION ET DÉFINITIONS**

Cette section introduit les concepts d'inégalités, de discrimination et d'équité territoriales à partir d'une revue de littérature en études urbaines.

1

### **MÉTHODOLOGIE**

On y présente la problématique principale de l'avis, les trois étapes de la méthodologie de recherche (la revue de littérature, les trois ateliers de cartographie-discussion dans trois quartiers ciblés, et le questionnaire en ligne visant à sonder les perceptions des Montréalaises et Montréalais quant aux inégalités territoriales), ainsi que les limites de la méthodologie.

2

### **LES INÉGALITÉS TERRITORIALES À MONTRÉAL : UN ÉTAT DES LIEUX**

Cette section expose les constats issus de la revue de littérature sur les inégalités territoriales à Montréal, ainsi que l'analyse des approches municipales quant aux inégalités à travers l'étude des plans et des programmes les plus récents en matière d'aménagement de la ville.

3

### **LES INÉGALITÉS TERRITORIALES À MONTRÉAL : LA VISION DEPUIS LES QUARTIERS**

Cette section présente les résultats obtenus à la suite des ateliers de cartographie-discussion menés à Saint-Laurent, à Saint-Léonard et à Montréal-Nord et du sondage en ligne.

4

### **LUTTER CONTRE LES INÉGALITÉS TERRITORIALES À MONTRÉAL : DES RECOMMANDATIONS POUR L'ACTION**

On y présente 13 recommandations basées sur les constats des sections 3 et 4, pour orienter la Ville de Montréal et ses partenaires vers une prise en compte optimale des défis territoriaux et de la diversité de la population dans la planification urbaine jusqu'en 2050.

5



# Contextualisation et définitions



# 1 Contextualisation et définitions

L'objectif de cette première partie consiste à définir les termes utilisés dans l'avis et à présenter le contexte au sein duquel s'est effectuée la recherche.

## 1.1 Définition des termes

### Inégalités territoriales

Les inégalités territoriales peuvent être définies comme des différences entre des territoires dans le niveau de développement économique, social et culturel. On les voit souvent comme étant révélatrices d'une situation de déséquilibre, voire d'injustice. Les inégalités territoriales sont le plus souvent systémiques, « fruits de dominations, de représentations et de stéréotypes qui traversent nos sociétés et agissent dans les interactions sociales » (Bidard *et al.*, 2020, p. 136), en particulier dans les pays d'immigration.

La notion est utilisée la plupart du temps au pluriel et se mesure par rapport à une variable qui permet d'établir la comparaison. Issue de la mesure d'un différentiel, elle est donc très souvent quantifiable. D'ailleurs, on mesure fréquemment les inégalités territoriales et leur évolution de manière statistique en prenant en compte des indicateurs spatialisés comme les revenus, le niveau de vie, le taux de chômage ou d'activité, l'accès à la formation et aux soins, etc. Toutefois, on peut aussi les mesurer à travers des enquêtes qualitatives, touchant la perception des résidents et résidentes par rapport à l'accès aux ressources ou leur vécu quant à l'injustice.

Ainsi, prendre en compte les inégalités territoriales à l'échelle urbaine, c'est s'intéresser aux disparités qui existent entre les quartiers en matière de services et d'infrastructures, sur l'ensemble du territoire métropolitain. C'est également considérer les différences de traitement des populations des quartiers les plus défavorisés et mettre en évidence un déséquilibre territorial concernant à la fois la répartition spatiale des ressources urbaines et la façon dont les résidents et résidentes accèdent à ces ressources et les utilisent (Michel et Ribardière, 2017).

Cet avis s'intéressera plus précisément aux inégalités territoriales qui relèvent des champs de compétence de la Ville<sup>4</sup> : accès à un logement abordable et adéquat, aux espaces publics, à l'emploi, aux transports, aux sports et aux loisirs, à la culture, au numérique, à l'exercice de la citoyenneté, etc. Il s'agira également d'étudier les mesures à mettre en place pour combattre ces inégalités.

---

<sup>4</sup> Cependant, certaines compétences mentionnées dans l'avis sont partagées entre différents paliers de gouvernement, notamment le logement, séparé entre les trois paliers : fédéral, provincial et municipal.



## Discriminations territoriales

La notion de discrimination territoriale est utilisée pour la première fois à la fin des années 2000, par certains maires de communes de Seine-Saint-Denis, en banlieue de Paris, afin d'alerter les pouvoirs publics et les médias relativement à des situations jugées inégalitaires dans la gestion de la ville (Epstein *et al.*, 2020; Hancock *et al.*, 2016).

Cette notion va plus loin que les termes de *disparités* et d'*inégalités territoriales* en soulignant la responsabilité des pouvoirs publics et des personnes qui aménagent l'espace dans ces injustices spatiales. Les discriminations territoriales sont révélatrices des processus politiques qui les ont générées, notamment des rapports centre/périphérie. Elles concernent des quartiers relégués au second plan, dont la population appartient fréquemment aux catégories sociales désavantagées. Elles s'expliquent également par les conditions de vie urbaine dans ces espaces, notamment le manque d'équipements collectifs (bibliothèques, arénes et patinoires, piscines, stades, centres communautaires et de loisirs, musées et galeries d'art, etc.) et l'accès insuffisant aux différentes ressources urbaines (logement, éducation, emploi, infrastructures urbaines), qui redoublent l'inégalité des chances dans ces quartiers et empêchent la mobilité sociale (Kirszbaum, 2004).

Il existe deux manières de réfléchir aux discriminations territoriales. D'abord, on peut les aborder **à travers une approche individuelle**, en réfléchissant aux inégalités de traitement vécues par les individus par rapport à leur lieu de résidence (Petit *et al.*, 2016). On peut également aborder la question **à travers une approche plus collective, par l'espace**. L'idée est d'analyser les inégalités dans l'offre de services publics, qui désavantagent certains quartiers et les personnes habitant des lieux où se concentre un taux élevé de personnes

immigrantes et/ou à faible revenu; on mesure ces inégalités selon la qualité ou l'accessibilité. C'est cette deuxième perspective qui est adoptée dans cet avis : les discriminations territoriales y sont envisagées à travers les injustices découlant des écarts de développement et des différences en matière d'aménagement entre les quartiers.

Pour contrer ces discriminations territoriales, il existe plusieurs moyens d'action et politiques possibles. 1) **Sur le plan juridique**, on peut mettre en place des dispositifs législatifs, par exemple en ajoutant le lieu de résidence dans la liste des critères de discrimination ou en autorisant les plaintes pour discrimination territoriale qui dénoncent les inégalités de traitement par les services publics dans les quartiers excentrés. 2) **Sur le plan politique et de l'aménagement**, on peut instaurer des programmes pour lutter contre les disparités qui causent ces discriminations (Doytcheva, 2008). La lutte contre les discriminations territoriales passe également par la mise en place de politiques de discrimination positive par la Ville, avec la création de zones d'action prioritaires dans les plans d'urbanisme, par exemple (Alessandrin *et al.*, 2021), l'objectif étant que les collectivités territoriales disposent des moyens de remplir leur rôle égalitaire et émancipateur.

Cependant, dans un contexte où l'on parle de plus en plus d'équité, de diversité et d'inclusion (ÉDI), il faut garder en tête que la reconnaissance de ces discriminations territoriales participe parfois à une euphémisation et à une dilution des discriminations raciales dans un ensemble plus vaste de discriminations (Kirszbaum, 2016). Dans cet avis, le but est de mettre en évidence les inégalités qui existent à Montréal d'un point de vue spatial, tout en soulignant leurs liens avec les discriminations raciales.

## Équité territoriale

L'équité territoriale désigne « une configuration géographique qui assurerait à tous les mêmes conditions d'accès aux biens et aux services d'intérêt général, qu'il s'agisse d'infrastructures de transport, de l'accès aux services sociaux et de santé, à l'éducation ou à la culture, voire à l'emploi et aux divers avantages de la vie en société » (Géoconfluences, 2015). L'équité suppose la recherche d'un traitement juste pour toutes les citoyennes et tous les citoyens, et ce, peu importe leur lieu de résidence. L'objectif d'équité en aménagement consiste à corriger les situations d'injustice spatiale et à essayer de faire plus pour les territoires qui ont le moins. Il encourage à penser en fonction de la parité de traitement et d'accessibilité, mais aussi de la solidarité territoriale. Pour réparer les

inégalités et compenser les retards de développement de certains territoires, les pouvoirs publics sont incités notamment à faire de la discrimination positive. Par ailleurs, le principe d'aménagement que constitue l'équité territoriale peut se penser à diverses échelles. Cet avis s'intéresse à l'échelle urbaine, aux inégalités qui existent entre les quartiers et aux politiques publiques mises en œuvre (ou qui devraient être mises en œuvre) par la Ville pour essayer de les corriger et garantir un minimum d'équité. La Ville peut agir sur les inégalités territoriales par l'intermédiaire de projets urbains, de la transformation du règlement d'urbanisme, de programmes de subvention ou de partenariats.



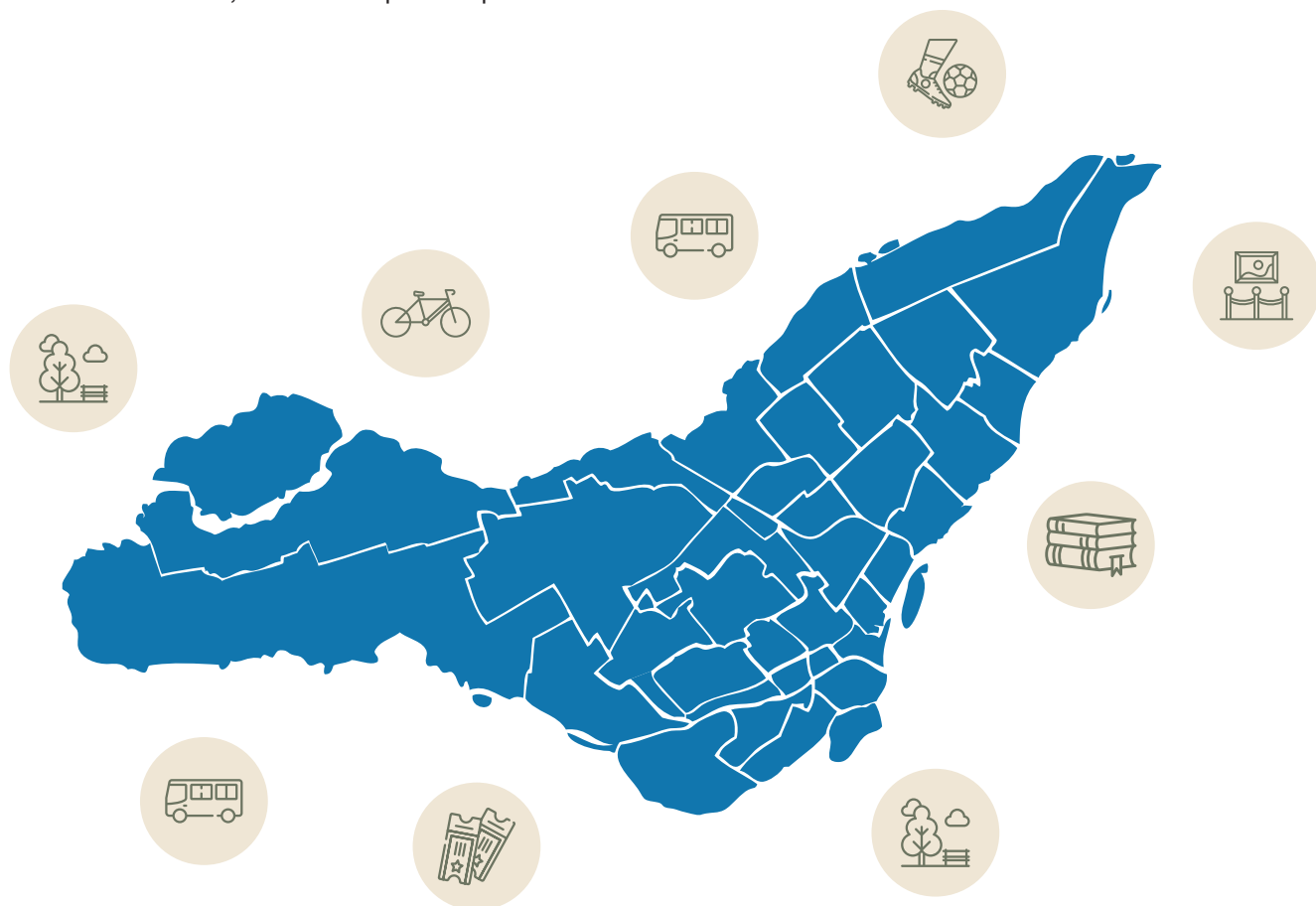
## 1.2 Contexte de la recherche

Le CiM s'intéresse depuis plusieurs années aux enjeux d'aménagement, d'urbanisme et de transport et a déjà élaboré diverses recommandations dans le cadre de ses avis et mémoires, notamment dans le *Mémoire sur le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal* (Conseil interculturel de Montréal, 2014) et dans son récent avis sur *Les personnes âgées immigrantes et/ou racialisées : favoriser des milieux de vie inclusifs* (Conseil interculturel de Montréal, 2021).

La consultation publique sur le document *Projet de ville* a permis au CiM de développer ces axes de recherche. Le mémoire *Horizon 2050 : Prendre en compte les disparités et les discriminations territoriales dans l'aménagement urbain futur de Montréal* (Conseil interculturel de Montréal, 2022b), déposé à cette occasion, recense les préoccupations

partagées par plusieurs membres du CiM, notamment sur les enjeux de transition socioécologique et leurs liens avec les populations immigrantes et racisées à Montréal.

Après le dépôt du mémoire à l'automne 2022, une démarche de recherche approfondie a été mise en place afin de créer des données sur ces enjeux d'inégalités territoriales. L'objectif était d'approfondir les connaissances des membres du CiM sur la question des inégalités territoriales afin qu'ils et elles puissent conseiller au mieux l'administration municipale dans ses démarches d'aménagement futures. La recherche a été axée notamment sur la nature, les implications, les mécanismes de formation et les conséquences des inégalités territoriales en matière d'aménagement urbain.





# Méthodologie



## 2 Méthodologie

Cet avis s'inscrit dans la continuité des travaux réalisés par le CiM en s'intéressant aux inégalités territoriales, qui comptent parmi les diverses formes de racisme et de discrimination qui existent à Montréal. Il vise à approfondir la compréhension des inégalités et discriminations territoriales dans l'espace urbain, en particulier la manière dont elles sont vécues par les personnes immigrantes et racisées à Montréal.

**La recherche s'est faite en trois étapes :**

La première étape consistait à réaliser une revue de la littérature scientifique consacrée aux concepts d'inégalités et de discriminations territoriales, ainsi qu'une revue de la littérature grise<sup>5</sup> formée par les plans d'aménagement et les programmes de la Ville de Montréal en lien avec les inégalités territoriales. Cette étape a permis de définir les termes du sujet et d'établir les angles morts des actions menées par la Ville sur la question.

1

Pour la deuxième étape, il s'agissait de mettre en place des ateliers de cartographie-discussion dans le but de récolter des données situées et concrètes sur les inégalités territoriales telles qu'elles sont vécues par les personnes immigrantes et racisées dans trois quartiers montréalais où résident une grande part de ces populations.

2

Pour la troisième étape, un sondage a été diffusé afin de générer des données complémentaires sur les inégalités territoriales à l'échelle de Montréal.

3

Par ailleurs, tout au long de ce travail de recherche, les membres du CiM ont tenu à rencontrer des personnes élues et des fonctionnaires de la Ville de Montréal ainsi que des organismes communautaires afin de faire une veille et d'intégrer à leurs conclusions le travail déjà effectué sur ces questions, dans le but d'agir en complémentarité.

<sup>5</sup> La littérature grise désigne les documents produits hors des circuits classiques de l'édition et rédigés par l'Administration, les organismes communautaires, l'industrie, les institutions, etc.

## 2.1 Circonscription de la problématique

Cet avis a pour but de contribuer à une meilleure compréhension des inégalités et des discriminations territoriales afin que puissent être établies des politiques municipales visant à réduire ces inégalités et à lutter contre les discriminations à Montréal.

Son premier objectif consiste à éclairer les notions d'inégalités territoriales et urbanistiques, la manière dont elles se manifestent dans l'espace urbain à Montréal et la façon dont la Ville traite ce dossier au cœur de l'intervention publique municipale, à l'aide d'une revue de la littérature scientifique et de la littérature grise. L'idée est d'établir un état des lieux des inégalités territoriales à Montréal.

Son deuxième objectif consiste à mettre en relief les défis en matière d'accès aux ressources urbaines rencontrés au quotidien par les populations immigrantes et racisées dans les quartiers ciblés. Ces défis ont été définis de façon empirique, en collaboration avec des personnes immigrantes et racisées habitant à Montréal : il s'agissait de recueillir leurs points de vue concernant leurs principaux besoins, les secteurs d'intervention à prioriser dans leur quartier et les pistes de recommandation à préconiser pour un aménagement plus équitable de Montréal. À travers les groupes de discussion et le sondage, le désir du CiM était de considérer les personnes immigrantes et racisées résidant à Montréal comme des expertes de leurs réalités.

## 2.2 Revue de littérature

Dans un premier temps, une revue de la littérature scientifique consacrée aux concepts d'inégalités et de discriminations territoriales et à leurs liens avec l'aménagement du territoire a été réalisée. Cette étape a permis de définir les termes du sujet et de comprendre leurs implications au chapitre de l'urbanisme. Ensuite, une revue de la littérature grise constituée par les plans d'aménagement et les programmes de la Ville de Montréal, en particulier le document *Projet de ville* (Ville de Montréal, 2022b), a permis de faire un état des lieux des actions menées par la Ville sur la question des inégalités territoriales. Enfin, un état des lieux général des inégalités territoriales à Montréal a été dressé à partir des travaux de recherche et des données statistiques existants.

Cette première partie de la recherche a permis d'établir des recommandations à intégrer au futur plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) de la Ville de Montréal, que le Conseil a présentées sous la forme d'un mémoire lors de la consultation de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) (Conseil interculturel de Montréal, 2022b). Elle a également permis aux membres du CiM de se mettre d'accord sur cinq axes prioritaires en lien avec les inégalités territoriales : la mobilité, le logement, l'accès aux services et aux espaces publics, ainsi que, comme questions transversales, la participation citoyenne à l'aménagement urbain et la transition socioécologique.

## 2.3 Ateliers de cartographie-discussion

Afin d'accéder aux expériences vécues et concrètes touchant les inégalités territoriales à Montréal, et pour compléter les connaissances acquises à partir des recherches et des données chiffrées, le Conseil s'est appuyé, pour élaborer cet avis, sur l'analyse du contenu de trois ateliers menés sous la forme de groupes de discussion dans des quartiers sociologiques à fort taux d'immigration<sup>6</sup> et rassemblant des personnes appartenant à des minorités visibles<sup>7</sup> autour de trois thématiques : mobilité, logement, ainsi qu'espaces publics et espaces verts.

### Sélection des quartiers

Le présent document s'appuie sur le maillage des quartiers sociologiques<sup>8</sup> proposé par la Ville de Montréal. Les quartiers sociologiques ne renvoient pas à un découpage administratif formel comme celui des arrondissements : ce sont plutôt des territoires identifiés et reconnus par les organismes locaux « sur la base de l'historique, de l'appartenance et de l'organisation socio-communautaire et des enjeux en présence » (Ville de Montréal, 2014). C'est ce découpage qu'utilisent notamment les tables locales de concertation pour établir leur territoire d'action.

Les quartiers où se sont déroulés les groupes de discussion ont été choisis à partir d'une analyse des données basée sur les documents synthèses et les chiffres connus (voir le tableau 1). Par la suite, des corrélations positives ont été établies entre certaines variables et le taux d'immigration et de minorités visibles par quartier (voir le tableau 2). L'objectif de ce travail statistique était de faire ressortir les lieux précis où les besoins sont les plus importants. Pour chacune des trois thématiques (mobilité, logement, ainsi qu'espaces publics et espaces verts), un ensemble de deux ou trois quartiers sociologiques a été défini où les problèmes pour les personnes immigrantes et racisées sont les plus notables.

Tableau 1

**Les quartiers sociologiques de Montréal présentant le taux le plus fort de populations immigrantes et racisées**

Source :  
Statistique Canada (2016).  
Recensement de 2016 - Ménages privés selon le genre de ménages.

Quartier sociologique	Taux d'immigration (%)	Taux de minorités visibles (%)
Parc-Extension	57	64
Saint-Laurent	54	53
Côte-des-Neiges	52	54
Bordeaux-Cartierville	51	47
Saint-Michel	49	60
Saint-Léonard	49	43
Montréal-Nord	42	49

<sup>6</sup> Dans cette partie relative aux données statistiques, la terminologie utilisée est celle de Statistique Canada. Les termes sont définis dans le glossaire du présent document (voir p. 90). Dans le reste du document, la terminologie employée est celle privilégiée par le CiM, notamment le terme population immigrante et racisée.

<sup>7</sup> Idem.

<sup>8</sup> Il existe 32 quartiers sociologiques, selon ce maillage.



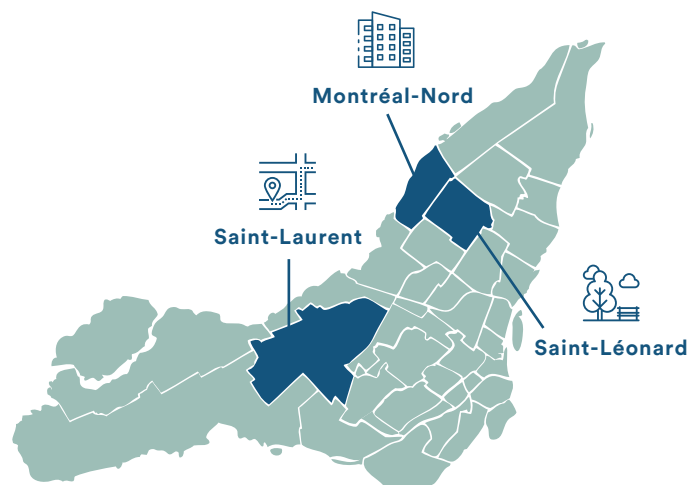
Tableau 2

Résultats du classement des quartiers à partir du travail de corrélation

Thématique	Indicateur/variable	Quartiers sociologiques où les besoins sont les plus importants
Mobilité	Indice d'accessibilité au transport collectif <sup>9</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Saint-Léonard</li> <li>• Montréal-Nord</li> <li>• Saint-Laurent</li> </ul>
Logement	Besoins impérieux de logement <sup>10</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parc-Extension</li> <li>• Montréal-Nord</li> <li>• Saint-Michel</li> </ul>
Espaces publics et espaces verts	Indice de canopée <sup>11</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Saint-Léonard</li> <li>• Parc-Extension</li> <li>• Montréal-Nord</li> </ul>

À partir de ce premier travail statistique, un quartier a été sélectionné pour chaque thème, parmi les trois qui présentaient les besoins les plus importants. Le choix s'est fait notamment selon les disponibilités des partenaires locaux, mais aussi en fonction de la sursollicitation de certains quartiers par rapport à des enjeux particuliers. Les thématiques des ateliers ont fait l'objet de discussions avec les groupes qui soutenaient l'organisation des activités.

Les ateliers se sont tenus à Saint-Laurent pour la mobilité, à Montréal-Nord pour la question du logement et à Saint-Léonard pour les espaces publics et les espaces verts. Chacun des groupes communautaires a été impliqué dans le choix de la thématique et des questions posées durant les ateliers afin que le processus soit le plus participatif possible.



<sup>9</sup> Développé par la firme Local Logic, l'indice d'accessibilité au transport collectif mesure le niveau de service du transport en commun pour un lieu donné. On le calcule en déterminant l'accès à tous les arrêts et stations de transport en commun à partir d'un lieu.

<sup>10</sup> Selon Statistique Canada, un ménage ayant des besoins impérieux en matière de logement est un ménage dont le logement est considéré comme inadéquat, inabordable ou d'une taille non convenable, et dont le niveau de revenu est insuffisant pour permettre de payer les frais d'un logement approprié et adéquat dans sa communauté.

<sup>11</sup> L'indice de canopée correspond à la surface d'ombre au sol que procurent les arbres sur un territoire donné.

## Déroulement des ateliers

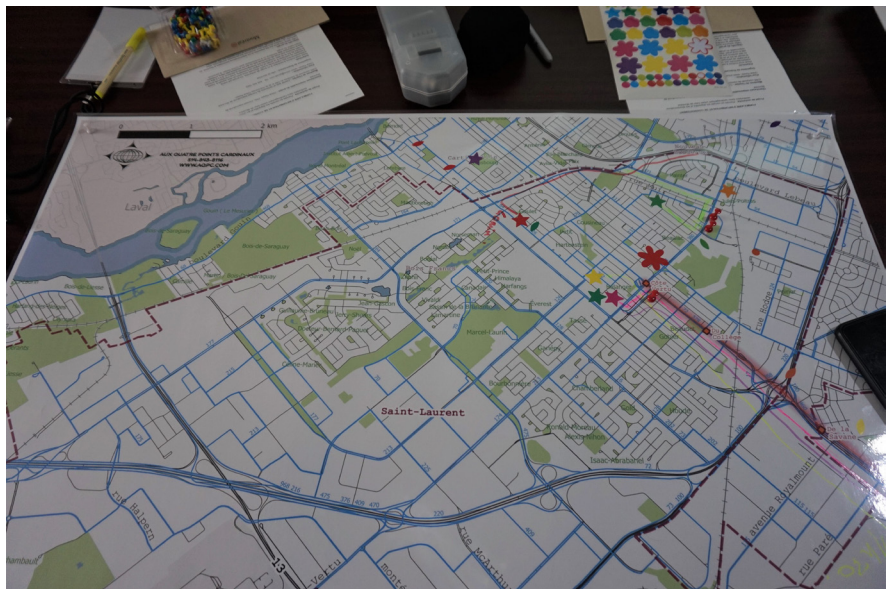
Les questions posées aux groupes de discussion étaient des questions ouvertes, relativement larges, qui appelaient des réponses à développement. Chaque atelier était centré sur un des trois axes retenus : mobilité, logement, ou espaces publics et espaces verts. Voici comment se sont déroulés les ateliers. D'abord, des questions d'orientation générale étaient posées à partir d'une carte imprimée du quartier (voir l'annexe 1 et la figure 1). À l'aide d'autocollants et d'épingles de couleur, on demandait aux personnes résidentes d'indiquer le secteur où elles vivent, où elles travaillent, où elles font leurs activités, ainsi que les lieux qu'elles apprécient ou non dans leur quartier, qu'elles souhaitent voir améliorés ou qu'elles voient comme des espaces

ayant un potentiel de développement. Une légende aidait à bien choisir l'autocollant ou l'épingle de la couleur appropriée. Ensuite, des questions étaient posées sur le thème précis de l'atelier (voir l'annexe 2). La communication non verbale et les interactions de groupe étaient également observées.

Le fait de s'appuyer sur une carte imprimée du quartier permettait de centrer la discussion sur l'espace et l'aménagement du territoire et facilitait la prise de parole des personnes participantes. De plus, les questions étaient projetées sur écran, à la fois en français et en anglais pour les personnes en processus d'apprentissage de la langue.

Figure 1

Carte utilisée lors de l'atelier de cartographie-discussion à Saint-Laurent



Chaque atelier rassemblait de sept à neuf personnes, toutes immigrantes et/ou racisées et résidant dans le quartier ciblé à Montréal, recrutées avec l'aide des organismes communautaires partenaires. L'âge, le genre, la date d'arrivée au Canada et le statut d'immigration étaient très variés au sein des groupes (voir le tableau 3).

**Tableau 3**

**Caractéristiques des personnes participantes**

Nombre de personnes participantes par quartier	Nombre par tranche d'âge	Nombre par genre	Nombre par date d'arrivée au Canada	Nombre par statut d'immigration
<b>Saint-Laurent</b> 8	Moins de 25 ans : 1 25-65 ans : 6 Plus de 65 ans : 1	Femmes : 5 Hommes : 3	Il y a moins de 5 ans : 7 Il y a plus de 5 ans : 1	Demande d'asile : 5 Résidence permanente : 3
<b>Montréal-Nord</b> 7	Moins de 25 ans : 0 25-65 ans : 6 Plus de 65 ans : 1	Femmes : 4 Hommes : 3	Il y a moins de 5 ans : 5 Il y a plus de 5 ans : 2	Demande d'asile : 3 Résidence permanente : 3 Citoyenneté canadienne : 1
<b>Saint-Léonard</b> 9	Moins de 25 ans : 2 25-65 ans : 7 Plus de 65 ans : 0	Femmes : 6 Hommes : 3	Il y a moins de 5 ans : 5 Il y a plus de 5 ans : 4	Demande d'asile : 3 Résidence permanente : 4 Citoyenneté canadienne : 2

Les ateliers se sont tenus soit dans un espace communautaire collectif relativement facile d'accès au sein des quartiers, soit directement dans les locaux des organismes partenaires. En effet, un des objectifs des membres du CiM était de se déplacer dans les quartiers pour aller sonder les besoins des personnes immigrantes et racisées directement dans leur milieu de vie<sup>12</sup>.

Les horaires ont été établis avec les organismes de façon à s'adapter le plus possible aux personnes participantes (deux ateliers en soirée et un le matin, de 10 h à 13 h). Des solutions pour la garde d'enfants ont été mises en place dans chaque atelier (deux enfants ont été gardés par des organisatrices communautaires à Saint-Laurent, et cinq enfants ont fait une activité de coloriage à Saint-Léonard, dans la même salle que l'atelier).

Chaque personne participante a reçu une compensation financière sous la forme d'une carte-cadeau, ainsi que deux tickets de transport en commun et un repas offert par un restaurant ou un traiteur du quartier. L'objectif était de valoriser le temps, l'expérience et l'expertise citoyenne des personnes participantes. Ces incitatifs font d'ailleurs partie des recommandations présentées dans le mémoire du CiM sur les obstacles et les modalités liés à la participation citoyenne (Conseil interculturel de Montréal, 2019)<sup>13</sup>.

Les ateliers ont également permis l'échange de bonnes pratiques entre les personnes arrivées récemment au Canada et celles établies à Montréal depuis plusieurs années, sur le système de garde, l'immatriculation des voitures, le soutien offert localement par certains organismes, les différences culturelles ou encore le processus de demande d'asile.

<sup>12</sup> Cela faisait partie des recommandations du CiM (recommandations 1 et 2) dans le Mémoire sur les obstacles et les modalités liés à la participation démocratique des citoyennes et citoyens issu.e.s des communautés ethnoculturelles à Montréal (Conseil interculturel de Montréal, 2019).

<sup>13</sup> Le mémoire sur la participation citoyenne (Conseil interculturel de Montréal, 2019) recommandait d'offrir des incitatifs aux personnes qui participent à la période de questions du conseil municipal et des conseils d'arrondissement (recommandation 4). La recommandation 11 du présent avis invite la Ville à mettre en place une compensation financière pour les personnes qui participent aux activités de consultation sur les projets urbanistiques à Montréal ou aux projets à teneur environnementale.

## 2.4 Sondage

Pour compléter les données recueillies à travers les groupes de discussion, un sondage en ligne destiné à toute la population montréalaise a été diffusé, au sujet des trois thématiques principales et de la participation citoyenne. Le sondage comportait des questions à réponse unique ou multiple, des listes déroulantes, des échelles de Likert<sup>14</sup> ainsi que six questions ouvertes (voir l'annexe 3). Il était disponible en français et en anglais. Il a été transmis à toutes les tables de quartier de Montréal, à plusieurs organismes dans le domaine de l'accueil et de l'établissement des personnes nouvellement arrivées, à des organismes de prévention et de lutte contre le racisme, à des organismes s'adressant à

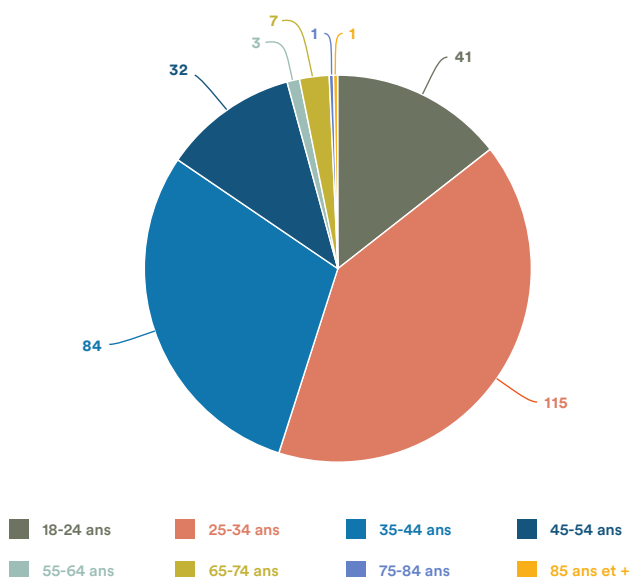
des populations immigrantes et racisées, et à des associations étudiantes internationales, pour un total de plus de 90 organismes.

Le sondage a récolté 287 réponses entre le 15 novembre 2022 et le 31 janvier 2023. La majorité des personnes répondantes avaient entre 25 et 44 ans (70 %). Les femmes et les hommes sont représentés presque à égalité au sein de l'échantillon (48 % contre 51 %, respectivement). La majorité des personnes répondantes sont nées au Canada (67 %) et 46 % font partie d'une minorité visible au Canada (voir la figure 2). Cinq cartes-cadeaux ont été tirées au sort parmi les personnes participantes.

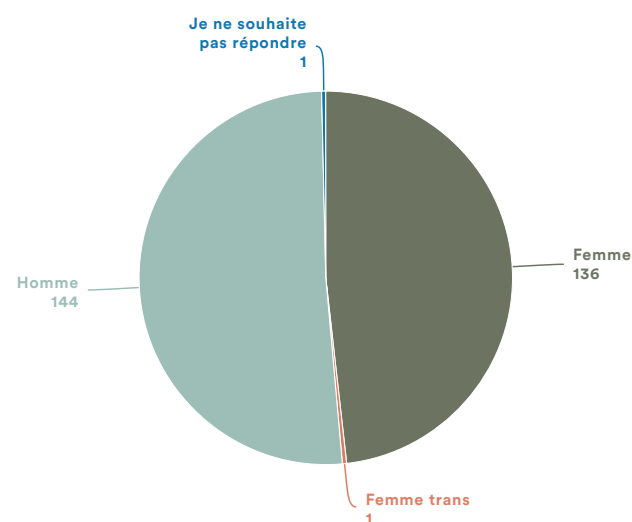
Figure 2

### Caractéristiques des personnes ayant participé au sondage

Quel est votre groupe d'âge?



À quel genre vous identifiez-vous?

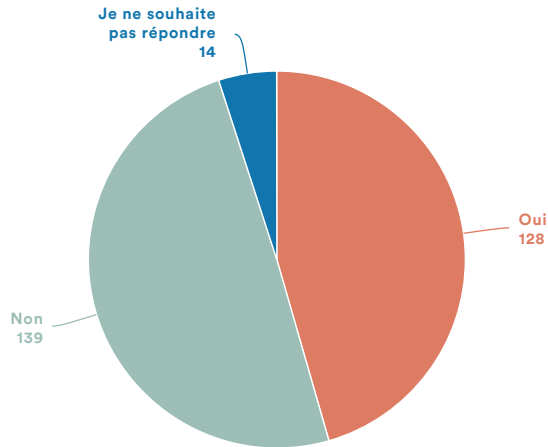


<sup>14</sup> L'échelle de Likert, parfois appelée « échelle de satisfaction », propose un ensemble de cinq ou sept options de réponses qui couvrent un large spectre d'opinions sur un sujet, d'un extrême à l'autre. Généralement, les questions de type Likert prévoient une option modérée ou neutre.

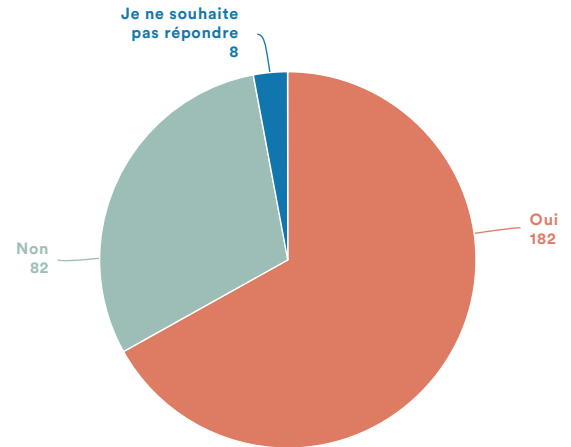
Figure 2

### Caractéristiques des personnes ayant participé au sondage (suite)

Faites-vous partie d'une minorité visible au Canada?



Êtes-vous né au Canada?



## 2.5 Limites de la recherche

Les principales limites de la recherche concernent les résultats du sondage, en particulier ceux des questions à réponse fermée. En effet, si les réponses des questions à développement s'avèrent intéressantes à analyser, les données du sondage sont plus difficiles à traiter en fonction des quartiers et de l'identité des personnes participantes. L'échantillon est trop restreint pour permettre une analyse différenciée et offrir une représentativité statistique.

En ce qui concerne les groupes de discussion et le sondage, il n'était pas réellement possible de

recueillir le vécu des personnes immigrantes et racisées allophones. C'est pour cette raison que, dans un souci d'inclusion, le questionnaire en ligne a été offert dans les deux langues officielles et que certaines questions ont été posées en anglais pendant les ateliers de discussion. Il a été possible malgré tout de recueillir le témoignage d'une personne syrienne parlant arabe lors de l'atelier à Saint-Laurent et d'une personne mexicaine parlant espagnol lors de l'atelier à Saint-Léonard, la traduction ayant été facilitée par un intervenant d'Accueil aux immigrants de l'est de Montréal (AIEM).



Les inégalités  
territoriales à  
Montréal :

un état  
des lieux



# 3 Les inégalités territoriales à Montréal : un état des lieux

Cette troisième partie propose d'établir un état des lieux des inégalités territoriales et des actions de la Ville de Montréal en ce qui concerne la réduction des inégalités et la prévention des discriminations.

## 3.1 Ce que disent les recherches

À Montréal, les recherches en études urbaines ont mis en évidence la présence d'inégalités territoriales importantes en ce qui concerne l'accès aux ressources urbaines dans plusieurs sphères : logement, emploi, éducation, alimentation, santé, transport, etc. (Audrin *et al.*, 2019; Bertrand, 2013; Myles *et al.*, 2000; Pham *et al.*, 2012; Rose et Twigge-Molecey, 2013). Ces inégalités territoriales sont très souvent corrélées aux inégalités de revenus, mais aussi au fait d'être immigrant ou d'appartenir à un groupe racisé. En effet, il existe des liens importants entre le faible niveau d'aménagement et d'équipement de certains endroits et les taux élevés d'immigration et de minorités visibles dans les quartiers défavorisés. Les recherches suggèrent trois axes de réflexion principaux : 1) la mobilité, 2) le logement, 3) l'accès aux espaces verts et les inégalités environnementales.

### Constats en matière de mobilité

Les transports collectifs et actifs sont fondamentaux dans l'aménagement équitable et durable des villes. En effet, ce sont les principaux moyens de mobilité pour nombre de personnes vivant au Canada, en particulier les ménages à faible revenu et les personnes immigrantes et racisées (Heisz et Schellenberg, 2004). Ils permettent d'accéder aux emplois, aux soins ou encore à l'éducation. La mise en place de mesures en lien avec les transports collectifs et actifs peut avoir des retombées dépassant largement la question de la mobilité, notamment au chapitre de la transition socioécologique : diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES), amélioration de l'environnement sonore, augmentation de la sécurité grâce à une baisse des accidents. Cependant, il existe de fortes inégalités en matière d'accès aux transports collectifs et actifs à Montréal, et elles affectent particulièrement les personnes vivant dans les quartiers périphériques de la métropole où on trouve une forte proportion de personnes immigrantes et racisées.



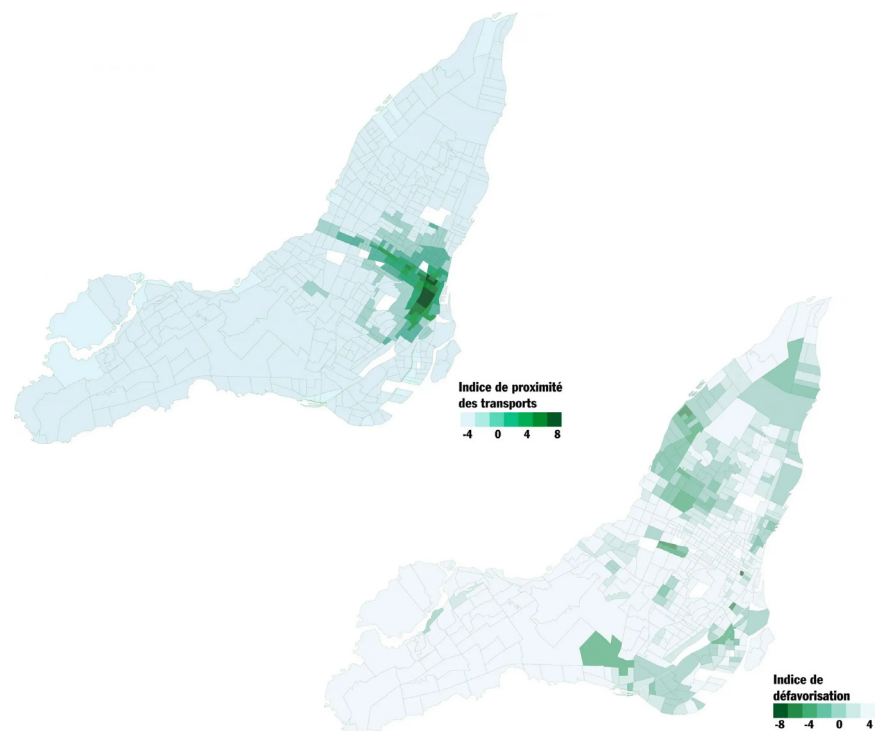
Plusieurs études ont souligné les inégalités qui subsistent à Montréal en matière d'accès aux transports collectifs et aux transports actifs<sup>15</sup> (Paulhiac Scherrer, 2018). En effet, alors qu'elles sont plus dépendantes des transports collectifs, les personnes résidant dans les quartiers montréalais les plus défavorisés et où on compte un fort taux d'immigration sont celles qui y ont le moins accès (Walks, 2014) : ce sont les « enfants pauvres de la mobilité », selon *Le Devoir* (Ferraris, 2016). Ces inégalités territoriales s'expliquent à la fois par le manque d'infrastructures de transport sur ces

territoires et par les conditions difficiles d'accès au réseau dans les quartiers excentrés. Pour comprendre ces inégalités territoriales à Montréal, on peut comparer la carte de l'indice de proximité des transports à celle de l'indice de défavorisation matérielle et sociale (IDMS)<sup>16</sup> (voir la figure 3). On remarque que les territoires du nord, du sud-ouest et de l'est de l'île de Montréal – qui présentent un indice de défavorisation élevé et une forte proportion de ménages immigrants et racisés – sont particulièrement enclavés et que l'offre en transports collectifs y est très faible.

**Figure 3**

### L'indice de proximité des transports collectifs et l'IDMS à Montréal

Source :  
**Ferraris, F. S. (2016, 12 déc.).**  
*Transport collectif : les enfants pauvres de la mobilité.* *Le Devoir.*



<sup>15</sup> Les transports actifs regroupent tous les moyens de transport où l'on utilise sa propre énergie pour se mouvoir : marche, vélo, planche à roulettes, etc.

<sup>16</sup> L'IDMS a pour objectif de caractériser et d'illustrer la défavorisation à l'échelle de petites unités géographiques. Cet indice comporte deux dimensions : la dimension matérielle, qui reflète la privation de biens et de commodités de la vie courante sur un territoire, et la dimension sociale, qui renvoie à la fragilité du réseau social.

En ce qui concerne les transports actifs, des recherches récentes ont là aussi mis en évidence de fortes inégalités territoriales entre les quartiers. L'équipe INTERACT (INTERventions urbaines, Recherche-Action, Communautés et sanTé) a notamment mis en évidence les inégalités sociales par rapport aux installations qui favorisent la santé et l'activité physique à Montréal (INTERACT, 2019). En effet, l'étude montre que les quartiers comptant une forte proportion de personnes racisées comportent en moyenne moins de pistes cyclables que les quartiers moins divers, ce qui engendre de grandes inégalités en matière de santé. Montréal-Nord, un quartier économiquement défavorisé où la proportion de minorités visibles est forte, reste l'un des arrondissements de Montréal où le réseau de pistes cyclables est le moins développé. Les personnes qui y résident demandent depuis longtemps davantage de pistes cyclables sécurisées, en raison des graves problèmes de sécurité routière dans l'arrondissement<sup>17</sup>.

## Constats en matière de logement

L'accès à un logement adéquat et abordable est un enjeu essentiel pour les personnes immigrantes. Il s'agit d'une étape clé dans leur processus d'établissement à Montréal et dans leur quartier. Or, la crise du logement qui sévit actuellement dans la métropole, avec une hausse des loyers généralisée, une augmentation des rénovictions<sup>18</sup> et un taux d'inoccupation qui demeure faible pour les logements locatifs abordables, notamment ceux destinés aux familles<sup>19</sup>, affecte particulièrement les locataires à faible revenu et les personnes immigrantes et racisées, surtout dans les secteurs en proie à la gentrification, un phénomène qui touche de plus en plus les quartiers d'accueil péri-centraux de l'île, comme Parc-Extension (Reiser et Jolivet, 2018; Jolivet et al., 2022).

Si l'on se penche sur la répartition des logements sociaux et communautaires à l'échelle de la ville de Montréal, on remarque que ces unités sont peu présentes dans les quartiers à fort taux d'immigration, alors que les besoins y sont particulièrement importants (Reiser, 2021). Or, les logements sociaux et communautaires, que ce soient des habitations à loyer modique (HLM), des coopératives d'habitation (coops) ou des organismes sans but lucratif (OSBL) d'habitation, sont souvent les seuls moyens de lutter contre les enjeux de discrimination dans le domaine du logement et de freiner la gentrification. En effet, le processus standardisé d'attribution des logements sociaux et communautaires, basé sur des critères précis, assure aux éventuels locataires un accès plus équitable au logement, quels que soient leur statut social, leur origine ethnique, leur sexe, leur identité de genre, leur orientation sexuelle, leur condition physique et/ou mentale. Le logement social contribue également à renforcer le sentiment de sécurité des ménages à faible revenu et participe au processus d'inclusion des personnes immigrantes et racisées au sein de la société d'accueil (Fischler et al., 2017). Si l'on étudie le nombre et le taux d'unités de logement social et

---

<sup>17</sup> Ainsi, le 13 mai 2023, une balade-manif a été organisée à Montréal-Nord pour la troisième année consécutive afin de réclamer plus de pistes cyclables dans l'arrondissement. L'activité a été organisée en collaboration par Parole d'excluEs et Hoodstock, deux organismes communautaires de mobilisation citoyenne (Radio-Canada, 2023).

<sup>18</sup> Le terme rénoviction est un mot-valise qui désigne une stratégie d'expulsion des locataires pour des rénovations majeures. Cette pratique donne aux propriétaires la possibilité de louer leurs biens à de nouveaux locataires à un prix plus élevé, tout en augmentant la valeur de revente de leurs unités.

<sup>19</sup> En effet, le taux d'inoccupation est passé sous le seuil d'équilibre de 3 % : en 2022, il était de 2,3 % pour l'île de Montréal, selon la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) (<https://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/observateur-du-logement/2023/loffre-logements-locatifs-croit-mais-demande-bondit>). Parmi l'ensemble des logements locatifs, ce sont les logements locatifs abordables et familiaux qui se font les plus rares.

communautaire dans les six territoires d’inclusion prioritaires (TIP)<sup>20</sup> définis par le Bureau d’intégration des nouveaux arrivants à Montréal (BINAM) (voir la figure 4), on remarque qu’ils sont largement inférieurs à ceux des quartiers plus centraux. C’est le cas en particulier à Saint-Léonard (0,9 %), à Saint-Laurent (1,5 %) et à Pierrefonds-Roxboro (2,5 %), des quartiers excentrés : le taux de logements sociaux et communautaires au sein du parc de logements global y est de moins de 3 %, contre près de 13 % à Ville-Marie en 2021 (Ville de Montréal, 2021a). Cette situation a d’ailleurs été soulevée à plusieurs reprises par les groupes communautaires dans le domaine du logement. Le fait qu’il y ait moins de logements sociaux et communautaires dans les quartiers défavorisés et à fort taux d’immigration rend les populations immigrantes et racisées encore plus vulnérables aux dynamiques de gentrification et à la hausse généralisée des loyers (Reiser, 2021).

**Figure 4**

**La répartition spatiale des unités de logement social et communautaire par quartiers sociologiques et les TIP du BINAM**



Source : Ville de Montréal (2020a). Guide d’accompagnement de la demande de soutien financier. Programme Territoires d’inclusion prioritaires 2021-2024.

Les TIP sont représentés en rouge sur la carte.

Sur le plan de l’état du logement, les inégalités territoriales sont également importantes. En effet, sur la plateforme Curbcut, consacrée à l’exploration de la durabilité urbaine dans la région de Montréal à partir de multiples échelles spatiales et temporelles<sup>21</sup>, on observe une corrélation positive forte entre les pourcentages de logements inadéquats<sup>22</sup> et de personnes immigrantes, ce qui signifie que les arrondissements où le pourcentage de personnes nées à l’étranger est le plus grand ont tendance à compter un plus grand taux de ménages vivant dans des logements inadéquats.

<sup>20</sup> Les TIP sont des territoires délimités par le BINAM. Ils sont situés dans huit arrondissements où résident 62 % des nouveaux arrivants à Montréal (Ville de Montréal, 2018a) : ce sont Ahuntsic-Cartierville, Anjou et Saint-Léonard, Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, Montréal-Nord, Saint-Laurent et Pierrefonds-Roxboro, ainsi que Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension. L’objectif est de développer des politiques locales de développement dans ces six territoires particuliers.

<sup>21</sup> Curbcut est une plateforme permettant une exploration approfondie, dynamique et intuitive de la durabilité urbaine. C’est un outil d’exploration des données qui permet de croiser différents types de variables statistiques et, notamment, d’observer des corrélations spatiales. <https://montreal.curbcut.ca/?geo=CMA&tb=home&lng=fr>

<sup>22</sup> Cette caractéristique dépend de l’état du logement : un logement est adéquat si on ne signale aucun besoin de réparations majeures. Cette notion fait partie de la définition des besoins impérieux en logement.

## Constats en matière d'accès aux espaces verts et d'inégalités environnementales

L'aménagement durable et la transition socioécologique sont des questions essentielles dans une période marquée par une inquiétude croissante face aux répercussions des aléas climatiques (hausse des températures, vagues de chaleur, pluies abondantes, tempêtes, sécheresses, crues, etc.). Par ailleurs, l'importance de l'accès à la nature urbaine s'est fait sentir de façon marquée pendant la pandémie de COVID-19, et les avantages certains que présentent les environnements naturels ont été mis en évidence : ils tempèrent la chaleur, améliorent la santé psychologique des citoyens et citoyennes, et favorisent la socialisation. Or, les recherches ont démontré qu'il existe de nombreuses injustices environnementales à Montréal<sup>23</sup>.

Tout d'abord, les travaux montrent que les quartiers les plus défavorisés sont ceux qui ont l'indice de canopée le moins élevé (Pham *et al.*, 2012). En effet, les parcs et les arbres sont répartis de manière inéquitable sur le territoire montréalais (Apparicio *et al.*, 2013; Jepson *et al.*, 2022), et les personnes marginalisées sur le plan socioéconomique ont généralement moins accès aux espaces verts, alors qu'elles en tireraient des avantages indéniables sur le plan de la santé (Crouse *et al.*, 2017; Pinault *et al.*, 2021). La plupart des espaces définis comme des TIP sont des territoires où l'indice de canopée est inférieur à 15 %, donc beaucoup plus faible que l'indice de canopée moyen à Montréal, qui est de 20 %; c'est le cas de Saint-Léonard, de Montréal-Nord, de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension et de Saint-Laurent. C'est Montréal-Nord qui figure au bas de l'échelle, alors que l'arrondissement abrite une grande proportion de personnes immigrantes et appartenant à des minorités visibles; l'étude d'INTERACT (2019)

dresse d'ailleurs un lien entre quartiers racisés et faible présence de verdure et d'espaces verts. D'autres travaux pointent également les inégalités entre les quartiers concernant les programmes et les initiatives de verdissement à Montréal. Ainsi, dans leur étude sur la distribution sociospatiale des ruelles vertes à Montréal, Pham, Boucher et Jacques (2022) montrent que ces infrastructures vertes sont concentrées dans les quartiers de classe moyenne blanche, et qu'elles sont moins présentes dans les quartiers comptant plus de personnes immigrantes nouvellement arrivées et de minorités visibles. Ces différences s'expliquent par les inégalités sociales, mais aussi par la manière de mobiliser et d'impliquer les populations dans ces initiatives de verdissement bénévoles (Jerome *et al.*, 2017). Par ailleurs, les recherches montrent que l'aménagement de grands parcs urbains ou de ruelles vertes ne profite pas toujours aux personnes résidant dans les quartiers montréalais les moins fortunés (Baumann-Lapierre, 2019; Jabbour, 2018). En effet, l'aménagement d'espaces verts dans les quartiers défavorisés peut mener à des conséquences négatives, notamment l'écogentrification<sup>24</sup>, c'est-à-dire l'augmentation des loyers et de la valeur des terrains, le déplacement des résidents et résidentes de longue date et des organismes communautaires, ainsi que la perte du sens de la communauté pour les populations vulnérables (Megelas *et al.*, 2021; Tardif-Paradis, 2021; Institut national de santé publique du Québec, 2023).

Ce faible développement des infrastructures vertes a une incidence sur la vulnérabilité aux changements climatiques et accroît les différences entre les territoires à ce chapitre. L'implantation d'espaces verts et d'arbres permet de lutter contre les îlots de

<sup>23</sup> On peut définir les injustices environnementales comme un processus au sein duquel les politiques conduisent à « aggraver une répartition inéquitable des biens et des maux environnementaux, notamment au détriment des plus démunis, et/ou [...] excluent des groupes sociaux des processus de décision à propos de la gestion de [leur] environnement » (Blanchon *et al.*, 2009).

<sup>24</sup> L'écogentrification est un processus de transformation sociale d'un territoire qui découle à la fois du développement néolibéral de la ville et de la mise en place d'initiatives légitimées par une éthique environnementale, comme l'agriculture urbaine ou des politiques de verdissement, et menant au déplacement et à l'exclusion des populations économiquement plus vulnérables (Béliveau Côté, 2018).

chaleur urbains, de filtrer les polluants, de réguler le débit de l'eau ou encore de réduire les besoins de climatisation en ville. Au sein des travaux sur les inégalités environnementales, on s'intéresse ainsi aux inégalités en matière de vulnérabilité aux changements climatiques, définie dans le troisième rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) comme « le degré auquel un système est sensible et incapable de faire face aux effets néfastes du réchauffement climatique, y compris dans la variabilité et les extrêmes climatiques ». À Montréal, des recherches ont montré notamment qu'il existe des inégalités en ce qui concerne les îlots de chaleur urbains, c'est-à-dire les zones où la température est beaucoup plus élevée par rapport à d'autres zones intra-urbaines (Chakraborty *et al.*, 2019). Les 10 plus grands îlots de chaleur de l'île sont situés aux endroits suivants : le secteur autour de l'autoroute 40 à la hauteur de Saint-Laurent; les environs de l'aéroport; le secteur du

boulevard Saint-Laurent dans le Plateau-Mont-Royal; la Cité de la mode dans Ahuntsic-Cartierville; le secteur Longue-Pointe; le secteur industriel de Viauville; les rives du Saint-Laurent à la hauteur de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve; le secteur formé par le quartier Sainte-Marie, le quartier Angus et le secteur est du parc La Fontaine; et enfin l'avenue du Mont-Royal (Banville, 2022) (voir la figure 5). On remarque une forte corrélation spatiale entre ces îlots de chaleur urbains et les quartiers qui reçoivent le plus grand nombre de nouveaux arrivants et qui présentent les taux les plus élevés de personnes appartenant à un groupe racisé, notamment certains TIP (l'arrondissement de Saint-Laurent, par exemple). Ce sont aussi des lieux où, à l'instar du boulevard Saint-Laurent ou de l'avenue du Mont-Royal, se retrouvent des populations itinérantes, notamment autochtones; ces groupes sont encore plus vulnérables aux températures extrêmes puisqu'ils vivent dans la rue<sup>25</sup> (Kidd *et al.*, 2022).

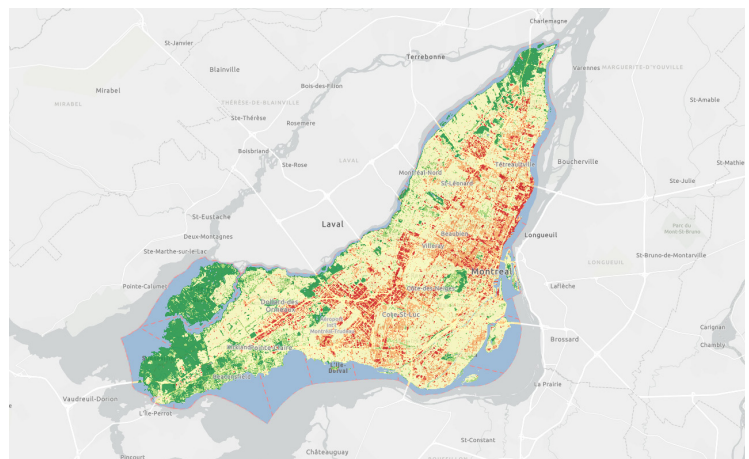
**Figure 5**

### Carte des îlots de chaleur à Montréal

Source :

**Site des données ouvertes de la Ville de Montréal, données îlots de chaleur 2016 mises à jour, 2022.**

<https://donnees.montreal.ca/dataset/ilots-de-chaleur>



Les inégalités territoriales évoquées ci-dessus ne sont pas statiques : elles évoluent en fonction de différents éléments contextuels, à la fois ponctuels et à long terme. Ainsi, elles doivent être considérées en lien avec l'évolution démographique, les crises économiques et sanitaires ou encore les changements climatiques. Il est donc important de croiser ces données sur les inégalités territoriales aujourd'hui avec des prévisions concernant d'autres éléments contextuels.

<sup>25</sup> Les périodes de grand froid doivent également être prises en compte dans la vulnérabilité aux changements climatiques : durant ces périodes, les populations immigrantes et racisées résidant dans des logements insalubres et mal isolés ainsi que les personnes itinérantes sont les plus affectées.

## 3.2 Ce que fait déjà la Ville pour réduire ces inégalités territoriales

Depuis le début des années 2000, et en particulier depuis l'obtention du statut de métropole en 2017<sup>26</sup>, la Ville de Montréal est de plus en plus consciente des enjeux d'inégalités territoriales et élabore des plans et des politiques axés sur l'équité et la diversité.

Sous la direction de la mairesse Valérie Plante, la Ville a d'abord adopté *Montréal inclusive – Plan d'action 2018-2021*, une feuille de route qui détaille les mesures à prendre pour l'intégration des personnes immigrantes et racisées à Montréal. Elle inclut notamment la mise en place, en 2019, d'une politique d'accès aux services municipaux sans peur : les unités administratives ont ainsi modifié les exigences relatives à l'identification pour permettre aux personnes immigrantes sans statut d'accéder aux programmes et aux services.

Par la suite, la Ville a établi un plan d'action 2021-2025 intitulé *Solidarité, équité et inclusion* ayant pour but, selon les mots de la mairesse, de « placer l'humain au centre [des] priorités en assurant une transition écologique inclusive, une relance qui ne laissera personne pour compte et une cohabitation sociale où pourront se conjuguer toutes les diversités de Montréal » (Ville de Montréal, 2020e, p. 5). Le plan propose 71 actions pour réduire les inégalités sociales sur trois échelles d'intervention (l'humain, le quartier, la métropole) afin de rendre Montréal plus solidaire, plus équitable et plus inclusive. Ce plan a permis d'intégrer dans l'ensemble de l'administration

municipale l'analyse différenciée selon les sexes et intersectionnelle (ADS+). Les objectifs de cette institutionnalisation sont de mieux prendre en compte la manière dont les différents facteurs de discrimination peuvent se combiner et amplifier les préjudices pour certaines populations, et de saisir en amont les effets que peuvent avoir un projet, un programme ou une politique.

Le plan *Solidarité, équité et inclusion* s'inscrit dans la continuité d'autres actions mises en place pour favoriser l'inclusion sociale, en particulier la consultation publique sur le racisme et la discrimination systémiques à laquelle le CiM a participé dès 2018 et qui a donné lieu, dans la foulée de la publication du rapport de l'OCPM en juin 2020 (Office de consultation publique de Montréal, 2020), à la reconnaissance du racisme systémique par la Ville de Montréal, à la création du Bureau de la commissaire à la lutte au racisme et aux discriminations systémiques (BRDS) en 2020<sup>27</sup>, mais également à l'établissement de la Charte montréalaise des droits et des responsabilités. Le BRDS a présenté en mars 2023 une deuxième reddition de comptes détaillant l'état d'avancement de ses travaux, deux ans après sa création, sur les 12 engagements prioritaires pour une transition inclusive (Ville de Montréal, 2023).

Créé en 2016 afin de favoriser l'intégration des nouveaux arrivants à Montréal, le BINAM, qui relève du Service de la diversité et de l'inclusion sociale

<sup>26</sup> La Ville et le gouvernement du Québec reconnaissent qu'il existe des inégalités entre les territoires, certaines zones nécessitant un effort particulier et complémentaire de Québec et de la Ville en matière d'aménagement urbain et de logement, d'équipements publics, de développement social, d'éducation et d'emploi.

<sup>27</sup> La création de cette structure était une recommandation du CiM dans son avis sur le racisme systémique (Conseil interculturel de Montréal, 2020).

(SDIS) de la Ville de Montréal, a également instauré plusieurs actions pour lutter contre les inégalités territoriales au sein de la métropole. Il a financé des projets en partenariat avec des chercheurs et chercheuses et des organismes communautaires pour documenter les obstacles et les discriminations vécus par les personnes immigrantes arrivées récemment, notamment en matière de logement (Reiser et Breault, 2021). Le BINAM a également rédigé un document complémentaire au plan d'action *Montréal inclusive*, intitulé *Le Bureau d'intégration des nouveaux arrivants (BINAM) : rôle et mandats*, qui confirme la délimitation de six territoires d'inclusion prioritaires (TIP).

Par ailleurs, la vision stratégique *Montréal 2030*, dont la priorité 8 consiste à lutter contre le racisme et les discriminations systémiques<sup>28</sup>, oriente l'action publique. Le SDIS a notamment conçu en ce sens un indice d'équité des milieux de vie, un projet réalisé en collaboration avec plus d'une dizaine de services municipaux et visant à déterminer les territoires qui nécessitent le plus d'attention de la Ville de Montréal, afin de prioriser les financements pour les milieux cumulant les vulnérabilités. Cette première version de l'indice a servi notamment pour la deuxième édition de la *Charte du budget participatif de Montréal*, sortie en octobre 2022 : le critère d'équité territoriale est dorénavant pris en compte dans la sélection des projets (« assurer à la population montréalaise, dans toute sa diversité, un accès équitable aux infrastructures municipales sur le territoire »; Ville de Montréal, 2022a, p. 3). D'autres projets sont actuellement menés par le SDIS afin de tester des approches d'intervention concertée et localisée dans les territoires qui présentent les besoins les plus importants.



**Le Service de la diversité et de l'inclusion sociale a conçu un indice d'équité des milieux de vie, un projet visant à déterminer les territoires qui nécessitent le plus d'attention de la Ville de Montréal, afin de prioriser les financements pour les milieux cumulant les vulnérabilités.**

<sup>28</sup> Priorité 8 : « Lutter contre le racisme et les discriminations systémiques, à la Ville et au sein de la société, pour assurer l'inclusion, l'intégration économique, la sécurité urbaine et l'épanouissement de toutes et tous. »

### 3.3 Les angles morts des plans de la Ville

Si l'on regarde de plus près les plans et politiques municipaux touchant des questions d'aménagement précises en matière de mobilité, de logement, d'environnement ou de sports et loisirs, on remarque qu'ils prennent peu en compte les discriminations territoriales et les injustices envers les personnes immigrantes et racisées à Montréal.

Sur le plan de la mobilité, si des études menées pour le compte du Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine et de la Division de la planification des transports et de la mobilité de la Ville de Montréal (Paulhiac Scherrer, 2018) ont prouvé les inégalités en matière de mobilité qui touchent les personnes immigrantes et racisées, celles-ci sont encore peu prises en compte dans les programmes et les plans de mobilité de la municipalité. L'ancien *Plan de transport* de la Ville de Montréal, précédant le plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) en cours de rédaction, ne comporte aucune mention des inégalités territoriales touchant les populations immigrantes et racisées (Ville de Montréal, 2008). D'autres rapports plus récents, comme *Réussir la transition vers la mobilité durable* de la Commission sur le transport et les travaux publics (Ville de Montréal, 2020d), ne s'intéressent pas à l'accès à la mobilité selon une perspective intersectionnelle.

Au chapitre du logement, si la Ville affirme, dans son *Règlement pour une métropole mixte*, vouloir « favoriser une offre résidentielle équilibrée et de qualité sur l'ensemble de son territoire » (Ville de Montréal, 2020c, p. 7), aucune mention

n'est faite des inégalités qui pèsent sur les personnes immigrantes et racisées. On parle de manière générale des « personnes vulnérables ou marginalisées, et de celles qui rencontrent des formes de discrimination » (Ville de Montréal, 2020c, p. 6) sans évoquer les personnes immigrantes et racisées.

Concernant la question de la transition socio-écologique et de l'accès aux espaces verts, très peu de mentions sont faites des inégalités territoriales qui touchent les personnes immigrantes et racisées. Par exemple, dans le *Plan climat 2020-2030* (Ville de Montréal, 2020b), on ne trouve aucune mention des inégalités environnementales vécues par les personnes immigrantes et racisées. Même constat dans le *Plan nature et sports* (Ville de Montréal, 2021c) : on n'y évoque à aucun moment les inégalités territoriales au détriment des populations immigrantes et racisées relativement à l'accès à la nature et aux activités sportives et de loisir en ville. Le *Plan directeur du sport et du plein air urbains* (Ville de Montréal, 2018b) est un des seuls programmes à aborder les inégalités sociales qui existent entre les quartiers et à pointer les inégalités territoriales, notamment la moindre qualité des infrastructures et des installations dans les quartiers plus fragiles sur le plan économique.

Pour expliquer cette situation, on peut souligner ici le problème du travail en vase clos des différents services municipaux; notamment, la question de la diversité et de l'inclusion est cantonnée aux arrondissements et au SDIS au sein de la Ville



de Montréal. En effet, l'action municipale sur la question des inégalités et des discriminations est gérée principalement par une seule unité administrative, alors qu'elle devrait faire l'objet d'un travail transversal de différentes unités, avec l'ensemble des agents et agentes qui traitent les problèmes de discrimination au quotidien. Si le BRDS a été mis en place justement pour réaliser ce travail transversal et faire le lien entre tous les services de la Ville relativement à la lutte contre le racisme et les discriminations systémiques, les différentes unités ont encore du mal à intégrer cette vision différenciée selon les territoires et les populations au sein de leurs programmes et de leurs projets. On peut donc s'interroger sur la manière dont les questions urbanistiques, comme le logement, la mobilité ou encore l'accès aux espaces verts, sont appréhendées, sur leur intégration dans des stratégies trop globales et pas assez adaptées aux territoires. Malgré l'adoption de l'approche ADS+ dans nombre de ses plans et la mise en place de projets interservices comme la création de l'indice d'équité des milieux de vie, la Ville de Montréal montre encore des lacunes dans l'application d'une perspective intersectionnelle qui mettrait la question de la race au cœur de son analyse, en particulier quand il s'agit d'aborder les questions d'inégalités territoriales et d'aménagement urbain. Elle doit aussi s'améliorer pour ce qui est de l'ajustement des aménagements et de la prestation de services aux réalités des territoires divers qui composent la ville.

**L'action municipale sur la question des *inégalités* et des *discriminations* est gérée principalement par *une seule unité administrative*, alors qu'elle devrait faire l'objet d'un *travail transversal* de différentes unités, avec l'ensemble des agents et agentes qui traitent les problèmes de discrimination au quotidien.**

Ainsi, la faible prise en compte des inégalités territoriales au sein des différents plans d'action et politiques a pour conséquence d'exacerber les inégalités économiques et sociales entre les territoires et entre les citoyennes et citoyens. Si les efforts de la Ville doivent être soulignés par rapport à la reconnaissance des inégalités territoriales au sein du futur plan d'urbanisme et de mobilité, il reste encore beaucoup à faire pour traduire cette reconnaissance en des politiques d'aménagement améliorées et pour renforcer le sentiment d'appartenance et d'inclusion des personnes immigrantes et racisées à Montréal.

### 3.4 Le *Projet de ville* : une nouvelle prise en compte des inégalités territoriales

Le *Projet de ville* est un document préparatoire pour le futur plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) de la Ville de Montréal (Ville de Montréal, 2022b). Il présente les grandes orientations de la municipalité en matière d'aménagement et d'urbanisme et sa vision de la ville de demain.

Contrairement aux plans d'aménagement et d'urbanisme précédents, le document contient une partie complète sur la question des inégalités sociales. Celle-ci met en avant la situation particulièrement désavantageuse des personnes immigrantes et racisées, et montre que ces inégalités socioéconomiques renforcent la vulnérabilité des personnes en situation de pauvreté et d'exclusion et ont un effet sur l'accès au logement, aux transports publics et à la participation sociale et citoyenne, et sur la vulnérabilité aux changements climatiques. Dans son document, la Ville rappelle que, « le plus souvent, les personnes en situation de pauvreté sont immigrantes (39 %) et se définissent comme

appartenant à une minorité visible (46 %), notamment noire ou arabe (32 %) » (p. 40). Par ailleurs, la Ville souligne l'importance d'adopter une approche intersectionnelle puisque la réalité des personnes en situation de pauvreté n'est pas homogène : « La notion d'intersectionnalité, selon laquelle les discriminations se cumulent et se renforcent, permet de définir et d'approfondir la compréhension des inégalités sociales » (p. 40). Bien que l'intersectionnalité ne soit pas exactement une addition, mais plutôt une interaction dynamique entre différentes formes de discrimination telles que celles basées sur la race, le genre, le sexe, la classe, les capacités physiques ou encore l'âge, cette prise en compte des inégalités territoriales dans une perspective intersectionnelle constitue une avancée. La Ville de Montréal reconnaît les inégalités territoriales en matière 1) de mobilité, 2) de logement, 3) d'accès aux espaces publics, notamment aux espaces verts, 4) de participation citoyenne et 5) de transition socioécologique.



## Constats en matière de mobilité

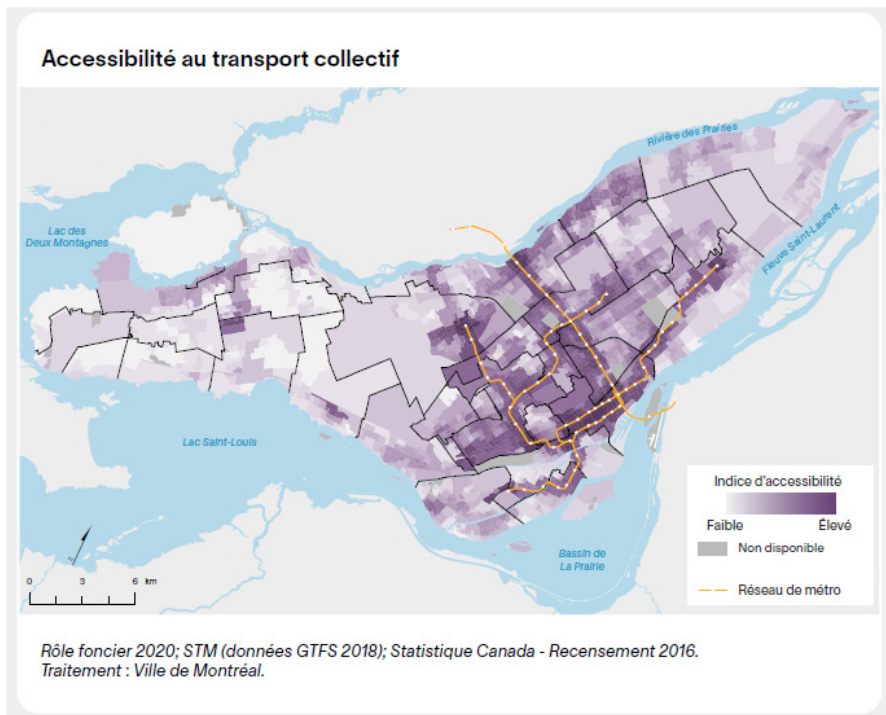
Dans son document *Projet de ville*, la Ville de Montréal reconnaît les inégalités en matière de transports collectifs et actifs. La figure 6, qui en est tirée, montre les inégalités dans l'accessibilité aux transports collectifs, notamment une faible accessibilité dans tous les quartiers péri-centraux de l'île : « À l'exception du réseau routier qui permet d'accéder à tout le territoire en véhicule motorisé, de fortes disparités territoriales sont constatées pour les réseaux piétonniers, cyclables et de transport en commun » (Ville de Montréal, 2022b, p. 41). De plus,

lorsqu'on analyse, dans le *Projet de ville*, le tableau montrant la répartition de l'espace de voirie selon le mode de transport et l'arrondissement (p. 48), on remarque que c'est dans ces mêmes quartiers péri-centraux que la mobilité douce et active comme le vélo est le moins développée. C'est le cas notamment à Saint-Léonard, où les pistes cyclables représentent seulement 0,3 % de l'espace de voirie, ou de Montréal-Nord, qui a seulement 2,7 % de son espace de voirie consacré au transport collectif.

Figure 6

### Carte de l'accessibilité au transport collectif

Source :  
*Ville de Montréal (2022b). Projet de ville - Vers un plan d'urbanisme et de mobilité.*



## Constats en matière de logement

Le *Projet de ville* met aussi en évidence les inégalités territoriales en matière de logement. En effet, dans la figure 7, qui en est tirée, on peut voir que les quartiers présentant des besoins impérieux au chapitre du logement sont aussi ceux qui comptent la plus forte proportion de populations à faible revenu et immigrantes et racisées : c'est le cas notamment des quartiers Parc-Extension, Montréal-Nord et Saint-Michel.

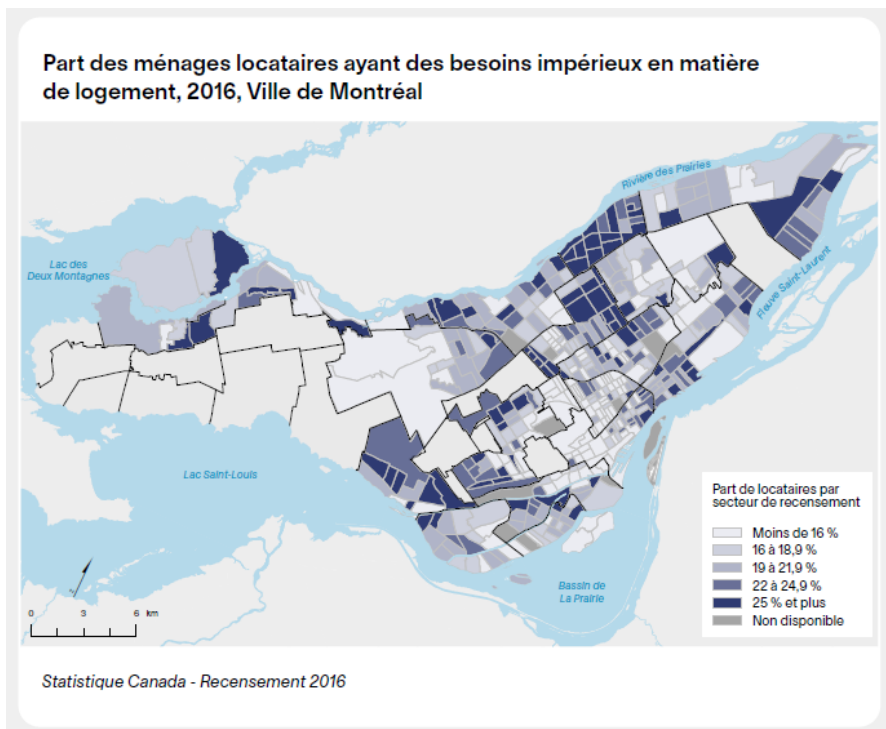
La Ville reconnaît dans son document que les personnes immigrantes et racisées font plus

souvent l'objet de pratiques discriminatoires de la part des propriétaires au sein du marché locatif privé : « Certaines populations sont victimes de discrimination dans l'accès au logement. Celle-ci est souvent liée à l'origine ethnique, à la capacité fonctionnelle, à l'âge, à l'identité de genre, au statut d'immigration, au type de ménage et au statut socioéconomique » (p. 132). Or, si la Ville évoque ces discriminations en matière de logement, elle propose assez peu de solutions qui ciblent précisément ces populations.

Figure 7

### Carte des besoins impérieux en matière de logement des ménages locataires

Source :  
*Ville de Montréal (2022b). Projet de ville - Vers un plan d'urbanisme et de mobilité.*



## Constats en matière d'accès aux espaces publics

La Ville souligne en outre que les parcs, les espaces verts et les autres espaces publics hors voirie ne sont pas distribués de manière égale sur l'ensemble du territoire montréalais. Certains arrondissements possèdent un pourcentage d'espaces publics très faible par rapport à l'espace réservé à la voirie : ainsi, à Montréal-Nord, les espaces publics représentent 20 % du territoire de l'arrondissement contre 80 % pour l'espace consacré à la voirie; et à Saint-Léonard, les espaces publics constituent seulement 26 % du territoire contre 74 % pour la voirie (voir la figure 8).

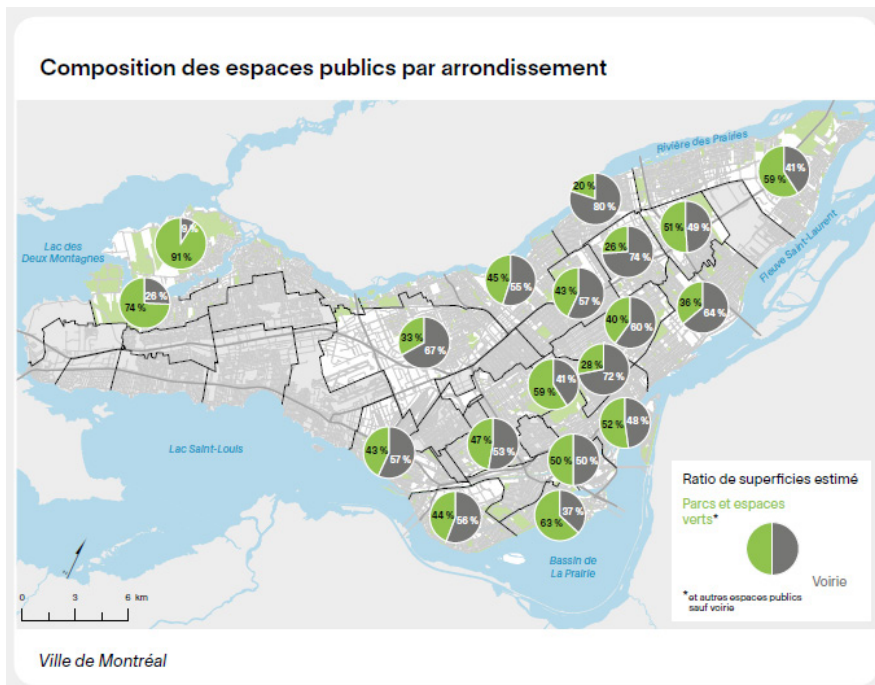
Par ailleurs, la Ville reconnaît que les personnes immigrantes et racisées vivent plus d'insécurité et subissent plus de harcèlement, d'agressions ou de

comportements discriminatoires dans les espaces publics que le reste de la population : « À Montréal, les personnes autochtones, les personnes racisées et les personnes immigrantes, en particulier les femmes, font face à plus de discrimination que l'ensemble de la population, notamment pour la recherche d'emploi, de même que dans les espaces publics et les transports en commun » (p. 40). De plus, malgré l'entrée en vigueur d'une politique sur les interpellations par le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) en 2021, certaines personnes immigrantes et racisées continuent de se sentir particulièrement visées par la police dans certains quartiers comme Saint-Michel et Montréal-Nord, spécialement les jeunes (Ducas, 2022).

Figure 8

### Carte du rapport entre espaces verts et voirie par arrondissement

Source :  
**Ville de Montréal (2022b). Projet de ville - Vers un plan d'urbanisme et de mobilité.**



## Constats en matière de participation citoyenne

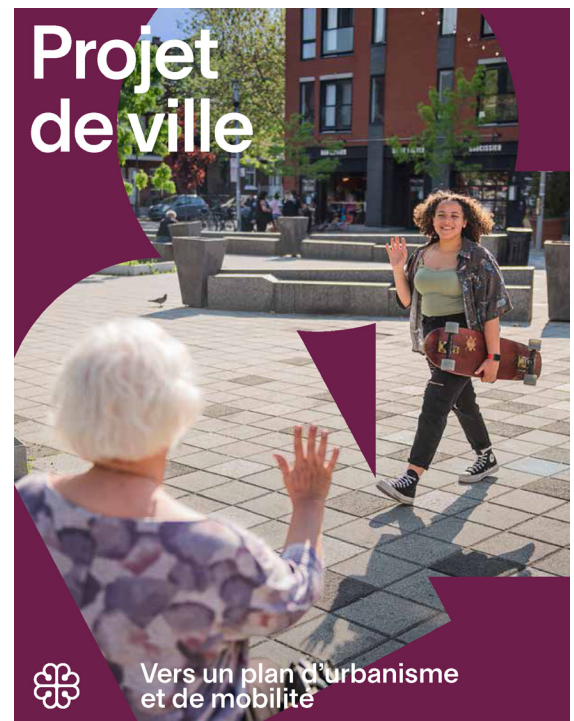
Dans le document *Projet de ville*, la Ville expose également les inégalités en matière de participation citoyenne en fonction des populations, mais aussi des territoires : « Il est constaté que les personnes racisées, autochtones et immigrantes sont sous-représentées aux mécanismes de consultation existants » (p. 58) et dans « les processus de collaboration et de conception des projets d'aménagement » (p. 60). Les inégalités dans l'accès au numérique, qui découlent des inégalités sociales, expliquent en partie la faible participation des personnes immigrantes et racisées aux processus de consultation.

Afin de favoriser la participation des personnes principalement concernées par son nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM), la Ville de Montréal a choisi de mettre en place une démarche de consultation publique comprenant la création de la plateforme numérique [Réflexion2050.ca](https://www.reflexion2050.ca), une tournée des milieux de vie, une trousse de consultation, des activités de médiation culturelle et des rencontres avec des populations ciblées, afin de s'assurer de

sonder l'ensemble des Montréalais et Montréalaises et de savoir à quoi ils et elles aspirent pour l'aménagement de la métropole dans le futur. La Ville mise également, dans une optique de réconciliation avec les peuples autochtones et de lutte contre les discriminations, sur des processus de « cocréation et [sur] la réintégration de connaissances historiques et de savoirs autochtones négligés » (p. 60). Cependant, ces approches de planification urbaine inclusives et participatives restent pour le moment de l'ordre des idées.

À la suite de la consultation de l'OCPM qui s'est tenue à l'automne 2022, la Ville doit bonifier le document *Projet de ville* afin de refléter les aspirations de la population, et déterminer les moyens d'action qui lui permettront de réaliser la vision du territoire qui y est présentée. Le conseil municipal adoptera alors une première version du PUM 2050, et une deuxième consultation publique se tiendra autour de cette version préliminaire avant que la version finale soit adoptée par le conseil municipal.

### ⇒ Réflexion 2050



## Constats en matière de transition socioécologique

Toujours dans le document *Projet de ville*, la Ville reconnaît les inégalités environnementales que subissent les personnes immigrantes et racisées, ainsi que la vulnérabilité plus forte aux effets des changements climatiques qui en découle : « Les personnes à faible revenu, les personnes racisées et les personnes immigrantes vivent davantage dans des logements insalubres et surpeuplés, dans des îlots de chaleur et à proximité des infrastructures de transport (voies rapides, autoroutes, aéroports, etc.). Elles sont donc plus exposées aux pollutions sonores et atmosphériques et aux effets des changements climatiques comme les vagues de chaleur. Les personnes autochtones, les personnes immigrantes et les personnes racisées ont davantage de barrières à franchir pour se trouver un emploi et un logement convenable, et sont donc plus vulnérables aux chocs à venir » (p. 41). De plus, « les personnes à faible revenu et, dans une moindre mesure,

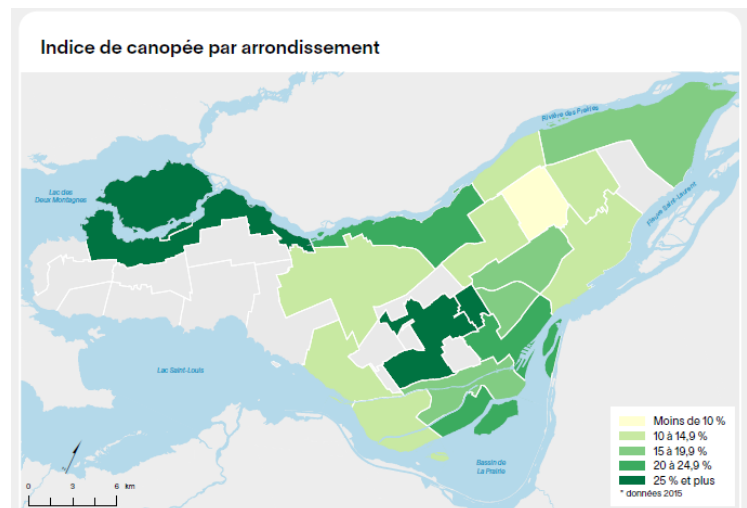
les personnes racisées et immigrantes résident dans les secteurs où la végétation est moins abondante » (p. 124).

En effet, si l'on regarde la carte de l'indice de canopée reproduite à la figure 9, on remarque que la plupart des espaces définis comme des TIP sont des territoires où l'indice de canopée est inférieur à 15 %, donc beaucoup plus faible que l'indice de canopée moyen à Montréal, qui est de 20 %. C'est le cas de Saint-Léonard, de Montréal-Nord, de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension et de Saint-Laurent. Ce constat est en lien direct avec les îlots de chaleur, qui affectent particulièrement les personnes résidant dans ces quartiers défavorisés et qui entraînent des risques pour la santé des gens vulnérables, notamment les enfants, les personnes âgées et les personnes souffrant de problèmes cardiovasculaires ou respiratoires.

Figure 9

### Carte de l'indice de canopée par arrondissement

Source :  
*Ville de Montréal (2022b). Projet de ville - Vers un plan d'urbanisme et de mobilité.*



En ce qui concerne la qualité de l'air, le *Projet de ville* affirme que les populations à faible revenu, immigrantes et racisées sont plus exposées aux pollutions atmosphériques; cependant, on n'y trouve aucune donnée qui mette en évidence les inégalités territoriales à ce chapitre. Pourtant, il semble évident, au vu des chiffres sur l'utilisation des moyens de transport et la place accordée à la voirie dans chaque quartier, que la qualité de l'air n'est pas la même dans tous les arrondissements.





Les inégalités  
territoriales à  
Montréal :  
**la vision depuis  
les quartiers**



## 4 Les inégalités territoriales à Montréal : la vision depuis les quartiers

Cette quatrième partie présente les résultats des groupes de discussion et du sondage menés pour cette recherche. Elle met en évidence les inégalités territoriales à Montréal à travers les expériences vécues et expose les enjeux soulevés par les personnes immigrantes et racisées ainsi que les solutions proposées.

### 4.1 Un accès inéquitable aux transports collectifs et actifs

Dans le quartier Saint-Laurent, le groupe de discussion avait pour thématique principale la question de la mobilité. Parmi les huit personnes immigrantes et racisées qui y ont participé, toutes affirment se déplacer majoritairement à pied ou en transports en commun (bus et métro); une seule personne possède une voiture. À Saint-Léonard et à Montréal-Nord, les personnes participantes ont également déclaré se déplacer principalement en bus. Cela corrobore les résultats d'autres études sur la dépendance supérieure des personnes immigrantes et racisées aux transports collectifs et actifs, en particulier chez les personnes nouvellement arrivées (Heisz et Schellenberg, 2004; Paulhiac Scherrer, 2018; Walks, 2014). Par ailleurs, la dépendance aux transports collectifs est amplifiée par l'aménagement des quartiers étudiés. En effet, ces derniers sont très étendus et enclavés, ont peu de services et d'équipements de proximité et sont peu propices à la marche.



« Je ne peux pas marcher pour aller aux choses à Saint-Laurent. Été comme hiver, j'ai besoin de prendre le bus. Ce n'est pas la même facilité, je ne peux pas marcher dix minutes [pour me rendre où je dois aller]. »

Lors des ateliers, les personnes participantes ont évoqué plusieurs barrières à la mobilité, relevant à la fois des caractéristiques de leur quartier d'habitation et de l'aménagement urbain (facteurs exogènes) et de facteurs de vulnérabilité personnels (facteurs endogènes).

La prise en compte du contexte local est essentielle quand on parle d'inégalités en matière de transport. Tout d'abord, alors que, dans les quartiers étudiés, les personnes participantes sont particulièrement dépendantes des autobus<sup>29</sup>, elles affirment que les transports collectifs offerts par la Ville dans leur secteur sont de moindre qualité. Plusieurs soulignent que la faible fréquence des bus constitue un obstacle majeur à leur mobilité. Certains secteurs et certaines lignes de bus en particulier sont désignés comme étant problématiques dans les citations suivantes (les deux premières concernent Saint-Laurent et la troisième concerne Saint-Léonard).



« Moi, dans mon quartier, il y a des endroits [où les bus mettent] beaucoup trop de temps pour passer [...]. C'est vraiment long d'attendre. Il y a des bus que l'on trouve plus facilement, il y en a d'autres, par exemple [...] le 128, où des fois on attend une heure de temps à l'arrêt d'autobus. »

« Moi, l'arrêt de bus devant chez moi, c'est pour le 121, mais si je suis pressée pour partir, il faut que je fasse le trajet à pied pour prendre le 171, qui passe plus [souvent] pour aller vers Côte-Vertu. Parfois, le bus vient toutes les 15 minutes, toutes les 20 minutes, parfois toutes les 30 minutes et on l'attend sur la voie. C'est ça, mes difficultés. C'est trop long par rapport à mes besoins. »

« Ça dépend des lignes et ça dépend de l'heure. Le 141, par exemple, il est vraiment régulier, mais le 192 sur Robert, c'est pire, et le 32 aussi qui va au nord; il y a des fois où on attend le bus, les 20 minutes sont écoulées et il n'est toujours pas passé. »

<sup>29</sup> À Saint-Léonard et à Montréal-Nord, il n'y a aucune station de métro sur le territoire. À Saint-Laurent, un quartier très étendu, on compte seulement deux stations de métro (Côte-Vertu et Du Collège) qui desservent le sud-est du quartier.

Les applications qui permettent d'obtenir les heures de passage des transports collectifs, qu'elles soient privées ou publiques, ne seraient pas à jour, selon certaines personnes participantes à Montréal-Nord.



Cet obstacle à la mobilité que constitue la faible fréquence des bus est renforcé par d'autres éléments qui causent un inconfort. L'absence d'abribus ou de bancs à certains arrêts a été mentionnée à plusieurs reprises dans chaque atelier et se révèle comme un obstacle supplémentaire, en particulier en hiver. Lorsque les abribus sont présents, leur manque d'entretien est souvent à déplorer, selon plusieurs.



« Il est question du manque d'actualisation du système d'autobus de Montréal, dans l'application même. Moi-même, j'ai l'application Transit<sup>30</sup> et, quand je sors de la maison, je regarde à quelle heure l'autobus 49 passe. Je cours pour avoir l'autobus, mais la plupart du temps le bus est déjà passé, ou alors on est en attente de l'autobus plus de 10 minutes. On doit travailler sur ce système-là parce que ça fait perdre du temps. »

« Il n'y a pas d'abris à certains arrêts, par exemple sur Chevrier. Et on parlait des retards fréquents des bus – et toi, tu attends dehors, et imagine-toi que, pendant ce temps-là, il commence à pleuvoir... et ça se complique. »

« Il y a beaucoup d'abris, [mais] ils ne sont pas nettoyés. On ne veut même pas entrer dedans tellement c'est sale. »

<sup>30</sup> Transit est une application privée. Chrono est l'application officielle de l'ARTM, qui est censée donner des horaires actualisés.

Parmi les autres obstacles soulevés en lien avec la qualité du transport collectif, on trouve la question de la sécurité. Certaines personnes ont rapporté des expériences d'insécurité lors de leur utilisation des transports en commun à des heures et dans des secteurs où l'achalandage est moindre. D'autres rapportent également des situations de discrimination et de profilage racial, notamment par les agents de la STM. Ces expériences diminuent fortement le sentiment de sécurité dans les transports collectifs pour les personnes immigrantes et racisées.



De plus, la tarification des transports collectifs est aussi considérée comme un obstacle majeur à l'utilisation du service par les personnes immigrantes et racisées. Plusieurs personnes ont évoqué la forte hausse des tarifs dans les groupes de discussion<sup>31</sup>, ce qui entraîne un surcoût pour les déplacements, pèse sur le budget des ménages à faible revenu et entrave leur accès à l'emploi. Le prix trop élevé des transports publics est la réponse qui est revenue le plus souvent à la question 12 du sondage : « Quelles sont les principales difficultés que vous rencontrez pour vous déplacer dans votre quartier? »



« Moi, j'ai déjà eu l'expérience de quelqu'un qui fait de l'exhibitionnisme à la station Côte-Vertu, le soir, là, c'était un homme. J'étais seule, alors j'ai couru. Je ne savais pas qu'il fallait prévenir la police pour ne pas qu'il recommence. J'ai paniqué, j'ai préféré partir. »

« Mes enfants, quand elles sont dans le bus, elles ne restent pas tranquilles, et le chauffeur me dit : "Madame, je vais arrêter les enfants!" Mais comment est-ce que je vais contrôler des enfants? C'est compliqué. »

« Les prix du métro n'étaient pas les mêmes quand je suis arrivée. En mars 2022, ce n'était pas ce prix-là au mois. Maintenant, pour un mois, c'est 94 dollars. C'est beaucoup trop. Nous, on est sur l'aide sociale, on nous donne les 750 dollars, la maison est à 500 dollars, le bus est à 100 dollars... [Après,] comment je fais pour manger? »

<sup>31</sup> Les tarifs du transport collectif dans la région de Montréal augmenteront de 3 % en 2023, comparativement à 1 à 2 % ces cinq dernières années. Cette augmentation est liée à l'inflation, mais aussi à la baisse de l'achalandage à la suite de la pandémie de COVID-19.

Parmi les personnes les plus touchées par les hausses de tarifs, les groupes de discussion ont souligné la situation particulièrement précaire des personnes demandeuses d'asile, qui sont sans permis de travail, et suggèrent la mise en place d'un tarif spécial, voire de la gratuité. Dans les trois quartiers, plusieurs personnes ont aussi évoqué le prix trop élevé pour les enfants et ceux et celles qui étudient, et ont déploré le fait que seuls les prix des abonnements mensuels soient réduits. Plusieurs suggèrent l'établissement d'un tarif familial pour les familles avec plusieurs enfants, ainsi que des réductions sur les passages uniques pour les personnes aux études.



Enfin, toujours en lien avec la tarification, deux groupes de discussion (Saint-Laurent et Montréal-Nord) ont soulevé la question du mode de paiement dans les transports publics, en particulier dans les autobus, où le paiement doit se faire avec de la monnaie si la carte de transport n'est pas rechargée. Alors que l'accès au métro est très difficile dans ces territoires, les personnes immigrantes et racisées qui y habitent doivent se rendre à une station de métro pour recharger leur carte de transport, ce qui engendre un long temps d'attente au début de chaque mois et rallonge alors le trajet quotidien.

« Quand on est demandeur d'asile, quand on n'a pas d'argent, [les transports], ça devrait être gratuit dans cette période. »

« Mon fils, il a six ans et il va seul à l'école. Je ne travaille pas, je n'ai pas de revenu, et je dois recharger sa carte de bus chaque mois, à 56 dollars<sup>32</sup>. Parce qu'il ne peut pas aller à l'école tout seul à pied. Il est à l'école Émile-Legault et, de Côte-Vertu, je ne peux pas le laisser aller à pied, je ne suis pas assez confiante. »

« Pour une famille de quatre personnes, souvent j'hésite, parce que pour aller au centre-ville, si je prends l'autobus, ça coûte combien? Les quatre tickets, ça coûte plus cher que le stationnement! »

« Le problème, c'est qu'on ne peut pas recharger la carte dans le bus. Par exemple, ma carte STM, je dois aller dans le métro pour charger ça. J'aimerais pouvoir le faire avec mon portable ou [...] la recharger directement dans le bus. »

« En plus, quand tu recharges chaque mois, c'est la file, tout le monde attend en même temps et il n'y a qu'une seule station de métro à Saint-Laurent. Si tu as un rendez-vous ou si tu dois aller au travail, bonne chance! »

<sup>32</sup> Pour bénéficier de la gratuité, les enfants de moins de 12 ans doivent être accompagnés d'un adulte.

## BONNE PRATIQUE N° 1

### À Laval, des modes de paiement plus variés et des abonnements à prix réduit pour différentes catégories d'usagers et usagères



Depuis avril 2022, dans tous les bus de la Société de transport de Laval (STL), il est possible de payer directement à bord soit avec une carte de crédit (Visa ou Mastercard), soit avec la monnaie exacte, soit à l'aide d'une application de paiement sur téléphone intelligent. Le paiement par carte de crédit inclut la correspondance intelligente automatique (le terminal de validation reconnaît la carte lorsque la personne poursuit son trajet dans un deuxième autobus à l'intérieur d'une période de 90 minutes). De plus, la STL réfléchit déjà à la prochaine phase du projet, qui consistera à offrir le paiement par débit sans contact (par exemple, avec la carte Interac). Par ailleurs, des ententes entre la STL et certains établissements scolaires prévoient des abonnements à prix réduit, voire gratuits, pour les étudiantes et les étudiants.

Source : <https://stlaval.ca/tarifs/paiement>

Les ateliers ont permis de constater que certaines personnes immigrantes et racisées n'ont pas toujours les bonnes informations concernant les services disponibles ou la tarification des transports collectifs. Il faudrait que la STM publicise davantage les nouveaux tarifs et les nouvelles initiatives, mais aussi qu'elle explique mieux sa grille tarifaire dans le but d'améliorer la littératie en matière de transports.

Du côté des transports actifs, des obstacles à la mobilité ont aussi été mentionnés, en particulier en lien avec le vélo et la marche. La plupart des personnes participant aux ateliers ont souligné des enjeux de sécurité sur les grands boulevards dans ces trois quartiers où les pistes cyclables sont moins développées et les trottoirs, peu aménagés et protégés. Ces difficultés au chapitre des transports actifs ne sont pas les mêmes pour tout le monde et doivent être appréhendées à travers une perspective intersectionnelle. En effet, parmi les personnes particulièrement affectées par ce déficit de mobilité, les mères monoparentales évoquent la difficulté pour elles de se déplacer à pied ou à vélo avec des enfants dans ces quartiers excentrés. D'autres évoquent également les problèmes rencontrés par les personnes âgées ou les personnes à mobilité réduite qui souhaitent se déplacer dans leur quartier.

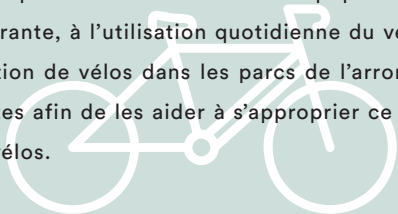
**« Il y a certains endroits où c'est dangereux, je trouve. Dans mon quartier, dans toutes les rues du Sami Fruits jusqu'à Côte-Vertu, il n'y a aucune piste cyclable. Il y en a sur quelques trottoirs, mais pas partout, pas dans toutes les rues, et c'est dangereux pour les enfants. »**

**« Dans les rues, il y a beaucoup d'accidents avec les vélos, spécialement l'été. Particulièrement les enfants : ils jouent à côté de Sami Fruits, pas sur la grande avenue, mais de l'autre côté. Il y a beaucoup de problèmes pour les enfants et pour les personnes âgées aussi. Quand je marche avec mes enfants, il n'y a pas beaucoup d'espace pour tout le monde. Quand on utilise les vélos, on doit passer par les routes des voitures, ce n'est pas sécuritaire, non. »**

## BONNE PRATIQUE N° 2

### Vélorution CDN-NDG, un projet pour initier la population d'un quartier à majorité immigrante à l'utilisation du vélo

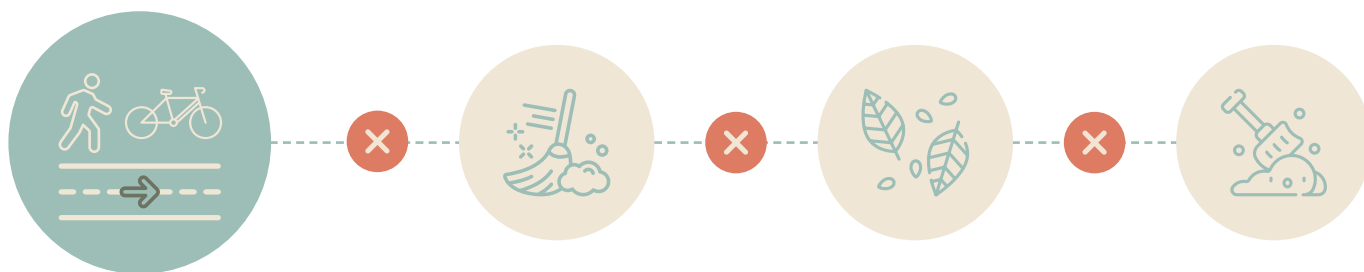
Vélorution CDN-NDG a pour but de sensibiliser la population du quartier Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, majoritairement immigrante, à l'utilisation quotidienne du vélo et de l'outiller dans ce domaine. L'organisme propose des ateliers de réparation de vélos dans les parcs de l'arrondissement, ainsi que des cours d'initiation au vélo pour les enfants et les adultes afin de les aider à s'approprier ce mode de déplacement actif et durable. L'organisme peut également prêter des vélos.



Source : <https://cyclonordsud.org/velorution-cdn-ndg/>

D'autres personnes ont souligné le manque d'entretien des voies piétonnes et cyclables, qui rend encore plus difficiles l'accès aux transports et les déplacements au sein du quartier. La question du déneigement des trottoirs pendant l'hiver est particulièrement délicate.

« Souvent, je suis obligée de faire ça à pied, c'est 25 minutes [pour accéder à la station de métro]. D'habitude, je le fais à pied, mais avec l'hiver, la neige, je ne peux pas. »





## 4.2 Un manque de logements abordables et adéquats

Lors des ateliers de cartographie-discussion organisés à Saint-Laurent, à Montréal-Nord et à Saint-Léonard, la question de l'accès à un logement adéquat et abordable est ressortie comme une des préoccupations majeures des personnes immigrantes et racisées. Il convient de noter que la majorité des personnes immigrantes interrogées habitent dans des immeubles de huit logements et moins dans ces quartiers périphériques.

Dans les trois quartiers étudiés, de fortes hausses des loyers ont été évoquées, qui correspondent aux hausses de plus de 5 % constatées dans l'ensemble du marché locatif montréalais en 2022 (SCHL, 2023). Cette inflation a plusieurs conséquences, notamment dans ces secteurs autrefois réputés abordables où résident une majorité de personnes immigrantes et racisées à faible revenu. Parmi les personnes interrogées, plusieurs affirment avoir opté pour un logement trop petit, insalubre ou inabordable<sup>33</sup>, faute de trouver mieux. Les personnes nouvellement arrivées sont celles qui ont rencontré le plus de difficultés pour trouver un logement abordable. Ceux et celles qui sont arrivés depuis longtemps voient pour leur part avec inquiétude leur loyer augmenter, et sont dans l'impossibilité de déménager dans le quartier pour améliorer leurs conditions de logement.



« Le logement, tu veux vraiment en parler? C'est trop cher! Surtout depuis la pandémie, ça a augmenté. Ils [les propriétaires] m'ont augmenté, ils n'ont même pas fait de travaux. »

« De là, je comprends pourquoi les immigrants se concentraient là, à Montréal-Nord. C'était moins cher. Mais les maisons ne sont pas bonnes et puis maintenant, c'est trop cher ici aussi. »

« Pour un quatre et demie, on paye 1 300 dollars par mois, et c'est seulement [mon mari] qui travaille, moi, je ne travaille pas encore. C'est très cher. Et rien n'est inclus. Et [on] me demandait 1 000 dollars de dépôt. »

« Quand je suis arrivé en juillet cette année, j'étais à l'hôtel de l'immigration. J'ai commencé à chercher par Internet des logements. Je trouvais à 600 ou 700 dollars dans le quartier, mais quand j'ai eu mon chèque, trois mois plus tard, les logements à 700 dollars, ils étaient à 1 200 ou 1 300 dollars. Les propriétaires se contentent d'augmenter les loyers, il n'y a rien qui les limite. »

« C'est difficile maintenant de changer de quartier; pour trouver mieux, c'est difficile. C'est devenu trop cher partout. »

<sup>33</sup> On considère que les ménages qui doivent consacrer 30 % ou plus de leur revenu total au logement vivent un problème d'abordabilité du logement.

Ces hausses de loyer mènent parfois à des situations extrêmes, certaines personnes participantes ayant vécu des évictions ou étant à risque d'être évincées. Lorsque des dossiers de ce type sont judiciairisés, le Tribunal administratif du logement (TAL) tranche rarement en faveur des locataires.

« J'ai vécu une très mauvaise expérience avec mon ancienne propriétaire, elle m'a presque mise à la rue avec mes filles parce qu'elle a augmenté le loyer et qu'on a refusé. Elle a fait un dossier à la Régie, elle a gagné, elle m'a mise dans la rue<sup>34</sup>. L'huissier de justice est venu chez moi. À la dernière minute, on a trouvé un logement. C'était très difficile, j'ai pleuré. »

Dans ces quartiers périphériques, le manque d'accès à des logements abordables n'est pas compensé par l'offre en logement social et communautaire<sup>35</sup>, qui est plus faible que dans les quartiers centraux, et ce, malgré une forte demande (voir la section 3.1). Plusieurs personnes ont d'ailleurs évoqué l'attente très longue pour obtenir un logement subventionné.

« Ça prend du temps, obtenir un logement social<sup>36</sup>, jusqu'à cinq ou six ans dans le quartier. J'ai appliqué dans tous les quartiers pour avoir plus de chances. Tu es obligé d'attendre et ça prend trop de temps. »

« Mon propriétaire, il a dit à la voisine : "Je ne vais rien faire dans ton logement. Quand tu vas sortir, j'augmente le loyer." Alors moi, je fais attention, je paye avant la fin du mois et je demande le reçu. »

Plusieurs ont aussi souligné que les personnes demandeuses d'asile, réfugiées ou sans statut ne peuvent accéder à des logements subventionnés à Montréal<sup>37</sup>, ce qui constitue un obstacle important à un accès juste au logement.

« Quand tu es demandeur d'asile, tu ne peux pas respirer, madame! Tu ne peux pas travailler, tu ne peux pas avoir un logement social. Être demandeur d'asile au Québec, c'est comme être en liberté conditionnelle. »



<sup>34</sup> Ici, la locataire n'a pas été évincée directement par sa propriétaire. Cependant, comme elle ne pouvait pas payer le nouveau loyer fixé par la propriétaire ni les arriérés, elle a dû quitter les lieux.

<sup>35</sup> Au Québec, le logement social et communautaire inclut les HLM, les logements sociaux publics, les coopératives (coops) et les OSBL d'habitation.

<sup>36</sup> Ici, la personne interrogée parle de HLM.

<sup>37</sup> Toute personne qui n'est pas résidente permanente ou citoyenne est formellement exclue des programmes de logement subventionné au Québec. Elle peut accéder à un logement à l'intérieur d'un projet porté par un OSBL ou d'une coop, mais pas à une unité subventionnée ni à un HLM.

### **BONNE PRATIQUE N° 3**

### **À Ottawa, un accès au logement social et communautaire pour toutes les personnes immigrantes, sans condition quant au statut**

À Ottawa, les logements subventionnés sont accessibles à toutes les personnes ayant la citoyenneté canadienne ou le statut de personne immigrante reçue, de personne réfugiée ou de demandeur ou demandeuse d'asile. Cependant, aucun membre du ménage ne doit faire l'objet d'une mesure d'expulsion, de départ ou d'exclusion du Canada au moment de la demande pour que la famille puisse obtenir un logement subventionné.

Source : <https://housingregistry.ca/fr/le-processus/#eligibility>

Parmi les autres obstacles à l'accès au logement dans les quartiers étudiés, plusieurs personnes ont mentionné des expériences de discrimination vécues pendant leur recherche d'un logement ou au cours de l'occupation du logement, dans leurs relations avec les propriétaires. La discrimination peut prendre différentes formes, du simple refus de louer un logement à un ménage jusqu'à l'utilisation de critères de sélection différenciés, en passant par la publicité ciblée pour des logements. L'augmentation des pratiques discriminatoires doit être comprise en lien avec le resserrement du marché locatif dans ces quartiers d'accueil. En effet, la baisse du taux d'inoccupation laisse la possibilité aux propriétaires d'être plus sélectifs. Dans les groupes de discussion, plusieurs personnes ont d'ailleurs évoqué ces exigences – pas toujours légales – des propriétaires.

« Nous, les immigrants, quand on cherche une maison, ils nous demandent de vérifier la carte de crédit, ils nous demandent des références et ils nous demandent le compte de chèques pour vérifier si on peut payer la maison. Mais pour nous, les immigrants, c'est vraiment difficile, tout ça. Il y a des personnes qui arrivent ici et qui ne connaissent personne. »

« Moi, quand je suis arrivée ici, le propriétaire m'a imposé deux mois de loyer. Quand je suis allée à la Régie, ils m'ont dit qu'il n'avait pas le droit de faire ça. »

« Ici, pour trouver un logement, c'est un calvaire, de par votre nationalité et votre couleur. Le propriétaire vous voit, il ne vous loue pas l'appartement. J'ai vécu cela plusieurs fois. On nous demande de faire signer ou d'amener un ami canadien. Quand tu appelles le propriétaire parce que tu as un problème dans ton logement, il ne répond pas, mais aussitôt qu'il doit passer pour prendre le loyer, là, il vient. C'est une question de loi, la loi n'est pas la même pour tous et elle n'est pas en faveur des immigrants. »

La plupart des expériences de discrimination vécues par les personnes participantes dans les quartiers étudiés, en particulier à Saint-Léonard et à Montréal-Nord, sont liées à l'origine ethnique et à la couleur de la peau. Plusieurs ont mentionné également les discriminations vécues par les familles avec enfants, qui peinent à trouver un logement salubre et abordable dans les quartiers étudiés.

« Quand je cherche un logement et que je dis que j'ai trois filles, ils me raccrochent au nez, ils ne veulent pas m'accepter. Finalement, pour trouver, j'ai menti. J'ai dit que j'étais seule, sans mari, que je n'avais que deux filles, parce que sincèrement j'étais dans la rue, sinon. »

#### BONNE PRATIQUE N° 4

##### Campagne de publicité À louer sans discrimination de la CDPDJ

La campagne *À louer sans discrimination* vise à informer les propriétaires et les locataires de leurs obligations et de leurs droits. Elle a notamment été affichée dans le métro de Montréal. Les outils de cette campagne permettent de comprendre quels sont les droits et les obligations de chaque partie dès l'annonce du logement à louer et la sélection des locataires, mais aussi pendant toute la période de location. La publicité mentionne des ressources pour les locataires ou aspirants locataires qui ont été victimes de discrimination.

Source : <https://www.cdpdj.qc.ca/fr/nos-services/outils-en-ligne/louer-sans-discrimination>

Parmi les enjeux en matière de logement rencontrés par les personnes participantes dans leur quartier, plusieurs évoquent des problèmes d'insalubrité<sup>38</sup> : infestations de vermine, soucis de chauffage ou d'isolation, ou problèmes généraux d'entretien de l'immeuble. En effet, comme l'a souligné la troisième partie de cet avis, le parc de logements dans ces quartiers périphériques où résident une majorité de personnes immigrantes et racisées est plus dégradé que celui des quartiers centraux. À Montréal-Nord, où s'est déroulé l'atelier sur le logement, plus de 8 % des logements nécessitent des réparations majeures<sup>39</sup>.

« Quand tu fais la vaisselle dans ma cuisine, on dirait que le mur va tomber sur toi. La baignoire, elle coule chez le voisin. »

« Là où j'habite depuis juillet, j'ai un problème de four et le chauffage du salon ne marche pas non plus. Je suis sans chauffage depuis ce moment-là. »

<sup>38</sup> Un logement est qualifié d'insalubre s'il peut porter atteinte à la santé, à la sécurité et au bien-être des personnes qui l'occupent. Le terme insalubre peut désigner l'état général de l'immeuble et du cadre bâti, mais aussi l'état particulier d'une unité de logement.

<sup>39</sup> On entend par réparations majeures les rénovations importantes nécessaires dans un logement, comme rénover une salle de bains ou une cuisine, ou encore refaire tout le système électrique. Les logements qui nécessitent des réparations majeures sont donc des logements en mauvais, voire en très mauvais état et représentent souvent un enjeu de santé ou de sécurité pour les locataires.

Par ailleurs, plusieurs personnes ont souligné le manque de grands logements adaptés à la taille des familles dans les quartiers ciblés. Saint-Laurent est l'arrondissement où le taux de ménages locataires occupant un logement de taille insuffisante était le plus élevé en 2016 (23,5 %).

#### **BONNE PRATIQUE N° 5**

#### **Activités variées sur le droit au logement à destination des personnes immigrantes et racisées, offertes par le Comité d'action de Parc-Extension (CAPE)**

Le CAPE, un comité logement pour la défense des locataires du quartier Parc-Extension, organise régulièrement des ateliers et des activités sur le droit au logement. L'objectif est de sensibiliser les locataires de Parc-Extension au respect de leurs droits, en particulier les personnes nouvellement arrivées. Ces ateliers permettent de les informer sur les recours possibles auprès de la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse du Québec (CDPDJ) en cas de refus de conclure un bail ou d'effectuer les travaux nécessaires pour un motif discriminatoire, ou en cas de harcèlement discriminatoire dans son logement. Le but est aussi d'encourager les citoyennes et citoyens à faire valoir leurs droits, même si les procédures sont longues et que le travail de plainte incombe à la victime. Comme la formule de l'atelier ne convient pas à tous les ménages, le CAPE tient aussi des kiosques d'information dans les parcs du quartier pendant l'été, dans des centres de la petite enfance (CPE) et des garderies privées, mais aussi devant la station de métro Parc ou à l'école de francisation au centre William-Hingston. En avril 2023, du théâtre populaire suivi d'ateliers sur le droit du travail et le droit au logement a été organisé, en collaboration avec le Centre des travailleurs et travailleuses immigrants (IWC-CTI).

Source : [https://www.facebook.com/CAParcEx/?locale=fr\\_CA](https://www.facebook.com/CAParcEx/?locale=fr_CA)

À la suite de ces constats, les groupes de discussion ont suggéré des actions afin d'améliorer l'accès au logement abordable et adéquat dans leur quartier et de favoriser l'inclusion sociale des personnes immigrantes et racisées.

**« Ce qui est important, c'est au point de vue collectif et gouvernemental. Le Canada fait venir des immigrants, mais il ne se prépare pas pour les recevoir, pour les logements surtout. Il n'y a pas vraiment de programme pour les personnes qui arrivent, pour donner accès au logement aux immigrants en attendant qu'ils fassent leurs projets. C'est le plus grand problème, d'après moi. »**

**« [Il faut] construire des appartements, beaucoup plus! Parce qu'à Montréal-Nord, il y a beaucoup de terrains vides. Pourquoi on n'a pas bâti des maisons? Parce que ça, ça réduit le manque. Ce n'est pas développer les condos [qui est nécessaire], on veut développer des appartements. Et construire avec les infrastructures. »**

**« Nous autres, demandeurs d'asile, nous ne souhaitons pas cracher sur les efforts du gouvernement, le gouvernement a beaucoup fait ici au Canada, mais il reste d'autres efforts à faire, surtout vis-à-vis du logement. Le travail et le logement, ce sont les bases. »**

## 4.3 Des équipements et services publics moins présents, des espaces publics moins bien entretenus et moins inclusifs

Dans chacun des quartiers où se sont déroulés les ateliers, les personnes participantes ont souligné le manque d'accessibilité des services publics, des équipements de loisirs et de la culture. Tout d'abord, elles ont noté un déficit dans l'offre d'équipements sportifs dans les quartiers étudiés. En effet, ces quartiers à majorité immigrante et racisée sont reconnus comme étant des territoires sous-dotés en équipements sportifs par rapport aux besoins de la population. À Saint-Laurent, plusieurs personnes ont évoqué le manque de terrains de sport et de complexes multisports. Parfois, même si les infrastructures existent, la demande est trop grande et les équipements ne sont pas adaptés aux besoins. C'est le cas des équipements aquatiques à Saint-Laurent. Enfin, il existe une demande importante pour le développement d'activités sportives à destination des jeunes.



« Moi, je trouve qu'il n'y a pas assez de terrains de sport. »

« Il y a des petits parcs, mais il n'y a pas assez de piscines. Ce n'est pas toujours facile d'aller à la piscine, l'été, parce qu'il y a un nombre limité de places et il y a beaucoup de monde. L'année dernière, j'ai fait la file une heure pour aller à la piscine. Ce n'est pas amusant. »

« Dans d'autres quartiers, il y a beaucoup de complexes sportifs, mais dans Saint-Laurent, il n'y en a pas. Il y a un ou deux complexes [sportifs] pour tout Saint-Laurent. Ça fait maintenant deux ans que je tente de nous inscrire, moi et mes enfants, aux cours de natation, mais je ne réussis pas, parce qu'il y a beaucoup de gens qui attendent. Ce n'est pas normal. »

« Mon fils aime le soccer, mais je ne peux pas l'inscrire parce qu'il y a trop de monde et aussi parce que l'inscription est très chère. Il y a [la Ville] qui [offre] des cours normalement dans d'autres quartiers, l'été, pour les enfants qui aiment le sport, mais ici, comme c'est à Saint-Laurent, je ne vois pas ça. »

## BONNE PRATIQUE N° 6

### Une mutualisation des équipements sportifs avec le milieu scolaire à Saint-Laurent



Considérant le manque de terrains de sport couverts dans le quartier, la Ville de Montréal a négocié un partenariat avec l'école Lauren Hill, à Saint-Laurent, afin de mutualiser le terrain multisport de l'école, qui peut ainsi être utilisé pour les activités de badminton proposées par la municipalité.

Source : <https://montreal.ca/lieux/gymnase-du-complexe-sportif-de-saint-laurent>

À Saint-Léonard, l'accès aux équipements sportifs et l'offre d'activités sportives sont pointés comme des enjeux clés au chapitre des inégalités territoriales, en particulier les activités destinées aux adolescents et adolescentes. Les conclusions tirées du groupe de discussion viennent corroborer les résultats des recherches menées par Hiên Pham sur les jeunes provenant de l'immigration et l'usage des espaces publics à Saint-Léonard.

**« On a de la chance, parce qu'il y a quand même beaucoup de terrains; mais moi, je suis coach de soccer à Saint-Léonard, et la plupart du temps les terrains sont fermés, parce que c'est en gazon naturel et ils veulent garder ça propre. Donc ça sert à quoi d'avoir des terrains? »**

**« Il manque un centre de sport pour les adolescents. Mon fils a cherché, il a trouvé à côté de la [voie ferrée], c'est un gros centre sportif mais c'est privé. Il n'y a pas de centre de loisirs non plus. »**



À Montréal-Nord, la faiblesse de l'offre d'activités pour les jeunes est également évoquée. En plus du manque d'équipements sportifs (notamment de terrains de soccer intérieurs, mentionnés par une personne), plusieurs personnes participantes ont souligné la carence en matière d'activités et d'équipements culturels dans le quartier (bibliothèque, salle de cinéma, salle de spectacle, etc.). Aux yeux de certaines personnes immigrantes et racisées, la mise en place d'activités participerait à régler les questions de sécurité dans le quartier.



Divers obstacles entravent l'accès aux activités culturelles et sportives pour les personnes immigrantes et racisées dans les quartiers étudiés. Plusieurs personnes ont évoqué le prix trop élevé ou la difficulté d'accès en transports collectifs (voir la section 4.1). Le manque d'information sur les équipements et les services disponibles dans le quartier a aussi été soulevé. Certaines personnes suggèrent de proposer des activités spécialement destinées aux personnes immigrantes, qui prennent en compte ces différentes barrières.

« Oui, il y a la bibliothèque. Mais à Montréal-Nord, il n'y a pas de cinémas, il n'y a pas beaucoup d'activités pour les jeunes. Il n'y a pas que boire, manger et puis dormir, dans la vie! Non, il y a la récréation, il faut se détendre aussi. C'est vrai qu'on est en hiver; toutefois, il devrait y avoir beaucoup d'activités, ça réglerait le problème de sécurité. »

« En gros, on peut dire qu'à Montréal-Nord, il manque de loisirs. Il n'y a pas de cinémas, pas de restos, pas de piscine communautaire, pas de spectacles<sup>40</sup>. Pour amener mes filles au cinéma, je dois aller chez ma sœur à Laval. »

« Moi, j'aime mon quartier, parce que j'aime aussi que l'école de mon enfant [soit] très proche de moi, mais je vois qu'il n'y a pas beaucoup de choses culturelles pour les enfants, en particulier l'été. »

« [La Ville] devrait organiser des activités, l'été, pour aller [faire des visites] hors de Montréal, pour que les familles immigrantes voient autre chose que Montréal, et à un prix modique. »

<sup>40</sup> Des spectacles sont offerts à la maison de la culture, mais la personne interrogée ne semble pas le savoir.



## BONNE PRATIQUE N° 7

### Des activités interculturelles de plein air, en hiver comme en été, avec le programme Plein air interculturel

Le programme Plein air interculturel a été fondé en 2010 par Adrienne Blattel avec l'Association récréative Milton-Parc et la Maison de l'amitié, centre de loisirs et organisme sans but lucratif à Montréal. L'objectif est de rapprocher les citoyennes et citoyens de Montréal, notamment les personnes nouvellement arrivées, en leur permettant de faire des activités conviviales en plein air, tout au long de l'année : randonnée pédestre, vélo, camping, canot, kayak, sports d'hiver, etc. Le programme Plein air interculturel propose notamment des sorties hebdomadaires d'initiation aux sports d'hiver au parc Jeanne-Mance et au pied du mont Royal, des sites facilement accessibles en transports en commun.

Source : <https://www.pleinairinterculturel.com/>

Par ailleurs, au chapitre des espaces et services publics, plusieurs personnes participantes se sont dites insatisfaites de l'entretien des rues et des parcs, de la collecte des déchets<sup>41</sup> et du déneigement, en particulier à Montréal-Nord et à Saint-Léonard. Certaines pensent que ce traitement serait lié à une forme de discrimination territoriale. En ce qui concerne le déneigement des rues dans ces deux quartiers, les personnes participantes estiment que le problème concerne surtout les rues résidentielles secondaires. Le déneigement inadéquat a des répercussions à la fois sur la mobilité et sur l'accès aux services.

« Ce que je n'aime pas à Montréal-Nord, c'est l'insalubrité. [...] Il y a des déchets qui traînent dans les rues. »

« Le désordre dans les rues, c'est un calvaire que j'ai à ma porte. Des déchets partout. Je passe tout mon temps, le matin, le soir, à nettoyer et à ranger toutes les choses. C'est vraiment dégoûtant. »

« Vous allez peut-être trouver ça stupide, mais je trouve qu'il y a un problème de ramassage des poubelles. Ici, c'est une fois par semaine, et on souffre. Avant, c'était deux fois par semaine, mais ils ont changé ça pour les ordures ménagères. En été, surtout, c'est l'enfer. Et à Saint-Léonard, en plus, tu n'as pas le droit de mettre le sac sur le balcon qui donne sur la rue, pour des raisons esthétiques. »

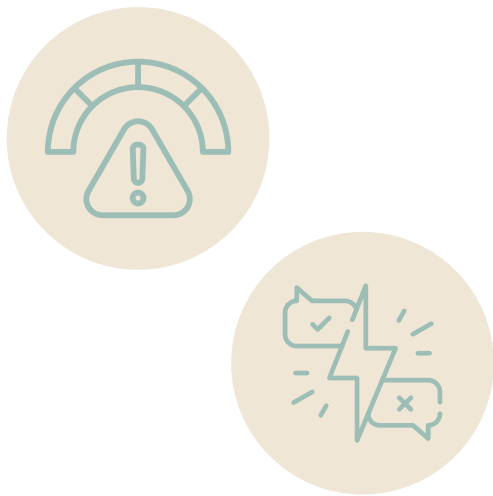
« Avant, ils netto[yaient] les rues quand la neige tomb[ait], [...] ils mett[ai]ent du sel. Mais si vous regardez maintenant dans les rues, la neige, elle est tombée vendredi dernier et ils n'ont pas nettoyé, tout reste dans les rues. [...] Ils sont très négligents, la mairie surtout; je ne sais pas si c'est à l'égard des gens de Montréal-Nord, mais c'est très malhonnête. Si vous voulez vérifier : on ne peut pas marcher [sur le trottoir] en ce moment! »

« Moi, je prends la voiture à Saint-Léonard. Le déplacement est bon en temps normal, mais je ne sais pas s'il y a une politique spéciale pour le ramassage de la neige, parce que ça [traîne] à l'intérieur des quartiers<sup>42</sup>. Les rues principales sont libérées, Lacordaire, Viau, mais à l'intérieur des quartiers, c'est dégoûtant. [Ce sont] les habitants qui déblaient la plupart du temps. Pour se parquer, c'est difficile aussi. »

<sup>41</sup> À Saint-Michel, les organisatrices et organisateurs communautaires du comité logement ont déduit que le problème des déchets dans la rue est lié au faible revenu des personnes résidant dans le quartier, qui n'ont pas les moyens d'acheter des sacs solides et utilisent des sacs gratuits du supermarché, qui se déchirent sous le poids de leur contenu.

<sup>42</sup> En effet, pour le déneigement, la Ville et les arrondissements priorisent les artères principales, puis les rues secondaires et enfin les trottoirs dans les rues résidentielles. Si les résidents et résidentes sont responsables de déneiger devant leur propriété, l'entretien des rues appartient à la Ville et aux arrondissements.

Les témoignages recueillis dans les groupes de discussion ont permis également d'évaluer le sentiment d'insécurité<sup>43</sup> et de discrimination vécu par les personnes immigrantes et racisées dans certains espaces publics de leur quartier, en particulier à Montréal-Nord et à Saint-Léonard. Dans ces deux quartiers, plusieurs personnes ont affirmé ne pas se sentir en sécurité, certaines reliant ce sentiment aux caractéristiques du milieu bâti (éclairage public), d'autres au fait d'avoir vécu des expériences de discrimination au sein de l'espace public. À Saint-Léonard, ce sont deux femmes voilées qui ont évoqué des expériences de discrimination. Ces témoignages confirment les résultats d'une vaste enquête menée par la Concertation Saint-Léonard sur le sentiment de sécurité des Léonardois et Léonardoises (Concertation Saint-Léonard, 2022), qui montre que celui-ci n'est pas forcément lié au taux de criminalité, mais est déterminé par plusieurs autres facteurs.



« À Saint-Léonard, je trouve que ça a quand même changé [sur le plan de la] sécurité. Ça fait 18 ans que je suis là, il y a plus de violence présentement. Avant, c'était un quartier vraiment tranquille. Maintenant, j'accompagne mon fils. »

« Moi, je l'ai vécue aussi, la discrimination. Je rentrais de l'hôpital Maisonneuve, j'attendais le bus, et là une personne dans sa voiture m'a insultée, elle criait sur moi [à cause de] mon voile, et j'avais très peur parce qu'il n'y avait personne dans la rue. [La personne] m'a dit : rentrez chez vous. »

« Malheureusement, j'ai assisté à deux discriminations dans les parcs [...] C'était un homme qui attaqu[ait] une femme voilée. C'était vraiment de la violence verbale. Il y a beaucoup de de discrimination dans le quartier. Ma sœur voilée, elle ne se sent pas à l'aise d'aller dans tous les parcs. Coubertin, [c'est] non, par exemple. »

« Je voudrais ajouter aussi un point sur l'éclairage public. Avant, je pouvais faire ma marche; maintenant, je ne fais plus ma marche le soir au parc, parce qu'il n'y a pas assez d'éclairage près du parc. »

<sup>43</sup> Le sentiment d'insécurité en milieu urbain est une « crainte multiforme basée sur la criminalité, les incivilités et les actes d'intimidation et de violence dans les espaces publics. Le sentiment d'insécurité dans un lieu public est déterminé par une évaluation personnelle du risque » (Paquin, 2006).

D'autres témoignages montrent que ce sentiment d'insécurité ressenti par les personnes immigrantes et racisées est également lié à la stigmatisation territoriale de certains quartiers, due notamment au discours médiatique, qui alimente les rumeurs et renforce l'image négative du lieu – c'est le cas particulièrement de Montréal-Nord (Vogler, 2020) –, mais aussi au délaissement de la part des pouvoirs publics, qui entraîne une image dégradée des quartiers.

« Montréal-Nord est vu comme un endroit avec beaucoup d'insécurité, notamment près de la rue Pascal; mais ça remonte à une quinzaine d'années, quand il y avait beaucoup de tirs. Mais c'est juste, c'est aussi de la stigmatisation. Quand vous dites : "J'habite à Montréal-Nord", les gens tout d'un coup se disent : "Ça y est, c'est un gangster!" Ils croient que vous n'êtes pas une bonne personne. On a peur de mettre l'adresse de notre maison, ici. »

« Quand je suis arrivée ici, beaucoup de personnes m'ont déconseillé d'habiter à Saint-Michel ou Montréal-Nord. Surtout si tu as des enfants, ce n'est pas sécuritaire. »

« Moi, je n'ai jamais vécu de l'insécurité, mais j'ai peur. Je rentre à la maison à n'importe quelle heure du jour et de la nuit, j'ai peur. Parce que j'ai entendu dire qu'à Montréal-Nord, il y a beaucoup d'insécurité, on a peur tout le temps. Je crois que l'État ne doit pas [démissionner], il lui reste beaucoup d'efforts à faire pour que Montréal-Nord retrouve la sécurité qu'il y avait avant. Les organisations font un travail énorme, ici, [...] mais pour moi, c'est insuffisant. »



## 4.4 Une diffusion insuffisante de l'information et une inadaptation aux réalités des personnes immigrantes et racisées

Interrogées au sujet de la participation citoyenne, la plupart des personnes qui ont participé aux ateliers ont déclaré s'investir comme bénévoles dans des groupes communautaires et des comités citoyens dans leur quartier. Cependant, très peu ont déjà participé à une séance du conseil municipal ou à des activités de consultation sur des projets urbains – un constat qu'on observe également dans les résultats du sondage.

Pour la plupart des personnes participantes, le principal obstacle à la participation est la communication déficiente de la part de la Ville, le manque d'information sur les projets urbains (et plus généralement sur les démarches consultatives). C'est ce que montrent ces échanges qui se sont déroulés à Montréal-Nord, au sujet de la participation citoyenne en lien avec le nouveau plan d'urbanisme.

Est-ce que vous saviez avant la réunion que la Ville était en train de réviser son plan d'urbanisme, par exemple?

- [Tous :] Non.
- Je ne savais pas, mais là on va participer.
- Non, avant on ne savait pas, c'est la première fois.

Et qu'est-ce qui vous encouragerait à participer plus? Qu'est-ce que la Ville doit faire pour faire participer davantage les personnes immigrantes? Qu'est-ce qu'il est important de mettre en place?

- Ce qui est important, c'est d'avoir les informations, déjà!

- Il n'y a pas assez d'information. Moi, je viens ici, à l'organisme, mais il y a des gens qui restent à leur appartement, ils ne savent pas ce qu'il y a dehors. Il y a beaucoup de choses qu'ils ne savent pas. On devrait nous informer beaucoup plus.

- Il faudrait [qu'il y ait] plus d'ateliers comme ça et aussi [qu'on] invite beaucoup plus de gens pour que les gens soient informés.

- Les informations, vous devez aller les chercher, les informations ne viennent pas à vous! Moi, j'ai eu les informations du PRAIDA quand je suis arrivée à l'hôtel, mais tout le monde n'a pas ces informations quand il arrive.

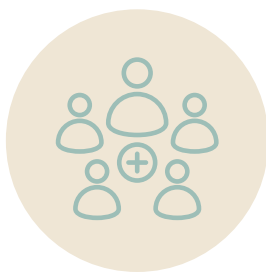
- Moi, quand je suis arrivée, j'étais enceinte, je ne savais pas qu'il y avait de l'aide alimentaire, des endroits où on pouvait louer du matériel pour les bébés.

- C'est une très belle question et de là j'en tirerai des leçons. Il y a un travail que nous autres, nous devons faire. Quel genre de travail? C'est d'aider les autres, de leur parler, de leur faire connaître ce que nous, nous savons, quels sont les endroits où vous pouvez recevoir de l'aide. Là, il y a un travail de citoyen qu'on doit faire, de bouche à oreille : informez les autres qui viennent d'arriver.

À Saint-Léonard, les personnes participantes ont encouragé la Ville à varier les moyens de communication pour diffuser le plus largement possible les informations pertinentes : dans les écoles, à la radio, sur les réseaux sociaux ou encore dans les journaux. D'autres exhortent la Ville d'impliquer les organismes communautaires locaux dans les démarches de consultation afin de réaliser des projets qui soient le fruit d'une véritable consultation citoyenne.



Plusieurs personnes ont rappelé les obstacles à la participation spécifiques aux personnes récemment arrivées. Elles ont suggéré notamment d'organiser des ateliers dans les quartiers où se trouve une forte proportion de personnes récemment arrivées, pour transmettre l'information sur les services publics et les organismes communautaires présents dans ces quartiers.



**« Non, il n'y a pas assez d'information. La preuve : on ne savait pas qu'il y avait des activités de participation citoyenne à faire dans le quartier, comme celle-là. »**

**« Sur les réseaux sociaux aussi, c'est bien de communiquer. »**

**« Souvent, on ne sait pas où aller, on ne [sait] pas que ça existe, c'est ça qui manque, quand même. »**

**« Distribuer l'information dans les écoles, ou bien passer par la radio. Moi, ça fait juste trois mois que [j'ai découvert] qu'il y a un organisme comme ça, alors que ça fait deux ans que je suis arrivée. »**

**« Comment on fait pour transmettre aux nouveaux les informations, pour les aider à s'informer, où peuvent-ils recueillir les informations? C'est sûr qu'il y a un problème en [matière] d'information. »**

## BONNE PRATIQUE N° 8

### La réhabilitation de la carrière Francon à Saint-Michel, un projet d'aménagement mené à partir d'un processus de consultation citoyenne

Contrairement au projet du parc Frédéric-Back, à Saint-Michel, pensé par la Ville à l'échelle métropolitaine, le projet de requalification de l'ancienne carrière Francon se veut le fruit d'une consultation citoyenne locale et de la concertation du milieu à l'échelle du quartier. Au cours de l'été 2017, la table de quartier Vivre Saint-Michel en santé a d'abord mobilisé les citoyens et citoyennes autour d'une série d'activités estivales intitulée *Un été autour de Francon*, qui visait à raconter le passé du site et invitait les Micheloises et les Michelois à rêver l'avenir de la carrière (visite des abords du site, rédaction de cartes postales pour exprimer ses souhaits, etc.). Par la suite, la tenue d'un forum citoyen le 21 octobre 2017, qui a réuni près de 150 personnes, a permis à la population de Saint-Michel de partager ses idées, ses suggestions, mais aussi ses craintes vis-à-vis du développement

de la carrière Francon. Les recommandations faites par les citoyennes et les citoyens, notamment des personnes immigrantes et racisées, qui constituent la majeure partie de la population du quartier, reflètent les besoins actuels à Saint-Michel en matière de mobilité, d'autonomie alimentaire, de réussite éducative et d'employabilité. Le projet proposé par la table de quartier synthétise ces recommandations et repose sur une vision intégrée de l'aménagement du site, avec à la fois le développement de services de proximité pour la population locale et une gestion améliorée des neiges usées. Le processus de consultation citoyenne se poursuit, dans l'objectif d'accroître la connaissance du site et l'appropriation du projet par les résidentes et résidents du quartier.

Source : <https://www.vivre-saint-michel.org/projets/francon-c%C5%93ur-de-notre-quartier/>

Les groupes de discussion ont donné des idées pour améliorer la participation. Pour les horaires, plusieurs ont proposé d'opter pour les soirées et les fins de semaine. Concernant les lieux de consultation, les groupes encouragent la Ville à se déplacer vers les citoyennes et les citoyens, à les consulter directement dans les quartiers où la participation est plus faible. À Saint-Laurent et à Montréal-Nord, plusieurs ont souligné l'importance d'offrir un service de garde d'enfants lors des activités de consultation citoyenne<sup>44</sup>. La question de la langue est aussi importante pour les personnes immigrantes et racisées. À Saint-Léonard, la participante allophone qui est en processus d'apprentissage du français a souligné qu'elle n'aurait pas pu participer à l'atelier de discussion sans un service de traduction.

« Pour l'instant, c'est l'horaire en journée, mais quand on va commencer à travailler, ce sera différent, il faut varier les horaires. »

« Moi, si quelqu'un peut garder mes enfants, je serais ici toute la journée! »

« Faire des activités comme ici, c'est bien. Se déplacer dans les quartiers, et tout simplement informer, expliquer sur quoi se [penche] la recherche, c'est quoi le sujet. »

« Participer, c'est quand les enfants sont à la garderie. C'est mieux, au moins tu es tranquille! »

<sup>44</sup> Plusieurs conseils d'arrondissement montréalais (Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, Ville-Marie et Le Sud-Ouest) proposent déjà un service de garde gratuit lors des séances du conseil pour encourager la participation citoyenne.

## **BONNE PRATIQUE N° 9**

### **La Bécane à idées : se déplacer dans les quartiers et varier les activités pour favoriser la participation citoyenne**

La Bécane à idées est un kiosque de consultation mobile créé par le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM), qui permet de pédaler à la rencontre des citoyens et des citoyennes et de s'installer dans un parc, sur un trottoir ou encore dans le hall d'un édifice. L'objectif derrière le projet est de rejoindre les gens en se rendant directement dans leur quartier pour les consulter. La Bécane est entièrement faite de matériaux recyclés ou réutilisés et permet de diminuer le recours à la voiture. Le CEUM conçoit les différents outils de consultation en s'adaptant aux besoins de la population ciblée. L'animateur de l'organisme assure également le déplacement du véhicule. Ce projet favorise la participation des personnes qui participent habituellement moins aux activités de consultation, dans des quartiers éloignés du centre-ville.

Source : <https://www.ecologieurbaine.net/fr/detail-projet/la-becane-a-idees-1>

Les constats faits dans les groupes de discussion sont corroborés par les réponses à la question 33 du sondage : « D'après vous, quelles seraient les mesures à mettre en place pour encourager votre participation, et plus généralement celle des personnes immigrantes et/ou racisées, à l'aménagement de votre quartier et de Montréal? » (voir le tableau 4). Ces réponses ont été classées en quatre catégories qui correspondent à des suggestions globales pour favoriser la participation citoyenne aux consultations sur les projets urbains, chez des populations et dans des quartiers qui participent moins. Parmi les idées proposées, plusieurs touchent la variété et la multiplication des canaux de diffusion de l'information, à la fois sur support papier (envoi postal, journal communautaire, affichage dans la rue et dans des lieux publics), en format numérique (médias sociaux) et en personne (aller rencontrer les gens à la sortie des écoles ou des stations de métro, ou en faisant du porte-à-porte).



## FAIRE DE LA PUBLICITÉ ET MIEUX DIFFUSER L'INFORMATION

« Plus d'affichage ou de présence des représentants dans le quartier qui peuvent faire circuler l'info sur les événements participatifs. »

« Diffuser davantage dans les lieux publics les moments de réunion. »

« Affichage de quartier + réseaux sociaux. »

« Promotion réseaux sociaux. »

« Renforcer la publicité. »

« Faire connaître ces activités. »

« Meilleure diffusion de l'information. »

« Plus de diffusion des informations. »

« Publiciser davantage les [activités] de consultation/participation citoyenne. »

« De meilleurs mécanismes de communication et variété d'événements. »

« Améliorer la diffusion des connaissances. »

« Surtout INFORMER par courrier dans la boîte aux lettres ou affichage dans les parcs ou autre. Car si des activités existent déjà, je ne suis pas au courant! »

« Renseigner les immigrants sur les espaces de participation qui existent, et les sonder [sur] leurs intérêts et limites pour générer des espaces adaptés autant que possible. »

« Meilleure communication multilingue et multiplateforme des événements. »

« Aller dans les lieux religieux et les organismes communautaires pour en parler. »

« Faire des annonces [à] la radio. »

« Meilleures explications, meilleure communication. »

« Faire parvenir par voie postale (avec les circulaires) les horaires des conseils municipaux du quartier, afficher dans les lieux publics (arénas, bibliothèques, centre des loisirs). »

« Recevoir de l'info par courriel et via la copropriété. »

« Le retour du journal papier communautaire [dans les] métros avec couverture de l'actualité municipale. »

« [N]ous, les immigrants, nous n'avons pas les bonnes informations sur ce qui se passe dans notre quartier, on ne sait pas où aller effectivement. »

« J'aimerais avoir plus de séances de formation pour mieux connaître la vie à Montréal. »

« Juste un affichage physique dans une rue principale : "Participez avec nous à l'organisation de..." »

<sup>45</sup> Plusieurs réponses ont été traduites de l'anglais ou de l'espagnol.



## VARIER LES FORMES DE PARTICIPATION

« Ne pas [tenir] que des activités formelles ou bureaucratiques. »

---

« Chaque municipalité/arrondissement devrait pouvoir bénéficier de budgets participatifs beaucoup plus importants, avec des mécanismes de gouvernance où le citoyen a un réel pouvoir décisionnel. Ainsi, les résidents devraient pouvoir donner des mandats à leur municipalité, qui aurait l'obligation de les réaliser au meilleur de sa capacité, avec des mécanismes de reddition de compte transparents et, pourquoi pas, même des pénalités s'ils ne sont pas réalisés. »

---

« Porte à porte. »

---

« Consultations itinérantes qui vont à la rencontre des gens et qui sont adaptées à leurs besoins et à leurs capacités. »

---

« Plus d'activités communautaires. »

« Rencontres informelles à des moments et lieux variés, faire des vox-pop, organiser des assemblées de discussion avec mesures d'accessibilité. »

---

« Se rendre à domicile (en porte à porte) ou dans les salles d'attente (CLSC, organismes, etc.). Mettre les écoles à contribution et faire circuler des questionnaires papier par les élèves, à destination de leurs parents. »

---

« Créer des cafés-rencontres, faire des ateliers de cuisine, [jumeler] les nouveaux arrivants à des bénévoles dans le but [de les aider à] apprendre une nouvelle langue. »

---

« Innover dans les formes de participation aux activités et élargir les canaux de participation, comme les organisations à but non lucratif, les associations de bénévoles, les organisations culturelles et sportives, etc. »

## DÉFINIR LES PRIORITÉS AVEC LA POPULATION

« Évaluer les préoccupations prioritaires des personnes plutôt que celles qui justifient la présence des organismes communautaires. »

---

« [S'attaquer aux] besoins essentiels tels que la sécurité des piétons (autrement qu'avec un plan d'apaisement de la circulation sans aucune vision d'ensemble ni mesure structurante de réduction des flux automobiles), l'accès à des écoles (surtout secondaires) de qualité, l'accès à des espaces verts de qualité, un nombre suffisant de collectes des ordures ménagères, l'accès à des cours de français langue seconde, l'accès à des jobs autres que du *cheap labour*. »

« Développer une attitude d'écoute et une réelle prise en compte des préoccupations en allant au-devant de la population, et créer des liens de confiance à toutes les occasions possibles. »

---

« Poser davantage de questions ouvertes qui permettent de sortir du cadre trop étroit des solutions toutes faites, qui ne font que reproduire les conditions des inégalités sociales et de la discrimination. »

---

« Mieux les intégrer dès [le départ,] en amont des projets. »

## ORGANISATION PRATIQUE

« En plusieurs langues. » / « Information disponible en plusieurs langues. » /  
« Communiquer dans plusieurs langues. » /  
« Un service de traduction offert par l'Arrondissement ou la Ville permettrait de faire des activités inclusives pour un quartier aussi multiethnique que Parc-Extension. » /  
« Offre d'activités multilingues. » / « J'ai l'impression que, parfois, la langue utilisée dans les communications peut être un obstacle. » / « Une plus grande ouverture à d'autres langues rendra [l'activité] accessible à un plus grand nombre de personnes. » /  
« Traduire les affiches. »

---

« Organiser [les activités] à des moments différents et dans des langues différentes. »

---

« Plus de flexibilité dans les horaires. »

---

« Étendre les périodes de consultation, multiplier les lieux pour se rapprocher des clientèles qui ne participent pas spontanément. »

---

« Groupe de garde d'enfants (absence de famille et de soutien). » / « Offrir des services de garde, par exemple, me paraît essentiel. » / « Aller à leur rencontre sur le terrain avec service de garde au besoin. »

« Faire les activités à des heures adaptées à tous et avec garderie. » / « Événements les fins de semaine. » / « Programmer les activités les fins de semaine. » / « Je pense que le temps culturel des organisations communautaires devrait être le week-end, afin que les membres de la communauté aient le temps de participer. »

---

« Mettre en place des activités accessibles, surtout informer des possibilités, des besoins dans le quartier. Insister sur la gratuité. Rendre [l'activité attirante] avec de la nourriture. »

---

« [Offrir] une forme de rémunération. » / « Plus d'incitatifs. » / « Je pense que j'aimerais avoir une rémunération [qui] reconnaît[rait] ma participation à la planification communautaire; si je fournis un conseil de référence, on peut me donner une certaine compensation. »

---

« Plus d'événements où des personnes différentes se mélangent. »

---

« Plus d'informations à l'avance sur le sujet et le lieu où [l'activité] est organisée. »

## 4.5 Des injustices environnementales criantes entre les quartiers

Lors des ateliers de cartographie-discussion, la question des inégalités en matière de justice environnementale a été principalement abordée à travers le sujet de l'accès à des espaces verts de qualité. De manière générale, les personnes qui résident dans les quartiers à l'étude, en particulier Montréal-Nord et Saint-Léonard, jugent qu'on n'y trouve pas assez de parcs et d'espaces verts en comparaison avec d'autres quartiers montréalais. Ce manque de parcs et d'espaces verts a des répercussions sur le bien-être et la santé des populations; plusieurs personnes ont d'ailleurs mentionné la pollution et les îlots de chaleur dans leur quartier. En effet, selon les données du recensement de 2016, les trois quartiers étudiés sont ceux où la superficie des parcs et espaces verts est la plus faible par rapport à la superficie totale du territoire, en incluant les grands parcs : Saint-Laurent a un pourcentage de 3,6 %, Montréal-Nord de 3,9 % et Saint-Léonard de 4,4 %, alors que la moyenne montréalaise est de 11,4 %<sup>46</sup>.

De plus, les personnes participantes ont souligné que les parcs et les espaces verts de leur quartier sont difficiles d'accès. Par exemple, à Saint-Léonard, plusieurs ont évoqué la difficulté de s'y rendre à pied ou à vélo. On constate une fois encore que les enjeux d'inégalités territoriales sont interreliés : ici, l'accès aux espaces verts et l'accès aux transports collectifs et actifs vont de pair.

D'autres ont mentionné que certains parcs manquent d'entretien, ce qui diminue leur fréquentation.

« Il y en a [des espaces verts], mais vu la pollution qu'il y a dans le quartier, il n'y en a pas assez. Il y a beaucoup de routes, de boulevards. Il n'y a pas beaucoup d'arbres. »



« Moi, il y a un [seul] parc où je peux aller. Je suis obligée de prendre l'autobus pour y aller. Ce n'est pas facile de s'y rendre, ce n'est pas un parc où je peux aller avec mes filles à pied. »

« Ça fait 18 ans que j'habite dans le quartier et j'aimais beaucoup le parc Delorme. Avant, le monde faisait des pique-niques, on se croyait dans Maisonneuve, mais maintenant le gazon est tout brûlé, ils ne font rien, alors les gens ne viennent plus. »

<sup>46</sup> Plusieurs comparaisons statistiques sont disponibles sur le site du réseau Ami.es des parcs : <https://parkpeople.ca/fr/resources/case-study/parcs-montreal-cerse>

De plus, selon les personnes participantes, les parcs des quartiers étudiés manquent d'équipements, mais également d'animation et d'activités sportives, culturelles et sociales, en particulier durant l'hiver. C'est ce qu'ont souligné deux personnes participantes à Saint-Léonard (voir les deux citations ci-contre). Leurs constats correspondent aux conclusions de la recherche menée par Pham, Boucher et Jacques sur l'usage des espaces verts et des espaces publics par les jeunes et les personnes âgées à Saint-Léonard (Pham et al., 2022). Pour les citoyens et citoyennes de Montréal-Nord, il manque d'activités de sensibilisation sur les questions de propreté et de savoir-vivre dans le quartier.

« Il faudrait faire plus d'activités dans les parcs. On pourrait sortir de la maison, faire du soccer. Que la Ville organise des activités gratuites pour animer les parcs, sinon il n'y a pas grand-chose qui se passe. »

« L'hiver, à part la glissade, il n'y a rien à faire. Ici, c'est vraiment calme. »

Pour sa part, le dialogue ci-dessous, qui s'est déroulé lors de l'atelier de cartographie-discussion à Saint-Léonard, montre bien l'importance que revêtent les organismes communautaires et les tables de quartier dans la diffusion des informations sur les activités offertes dans les parcs et dans la prise d'initiatives pour animer socialement les espaces verts et publics dans les quartiers.

*Personne participant au groupe de discussion :*

- L'autre chose, ce serait d'organiser des activités de découverte et de rencontre interculturelle, pour se comprendre plus et qu'on ait plus de relations, pour être plus connectés entre les communautés. Ça, c'est bien pour combattre les discriminations.

*Coordinatrice au développement social dans un organisme de Saint-Léonard :*

- Il faut savoir que juste à côté, dans le parc, l'été, on a créé un espace citoyen. C'était l'idée du comité citoyen de faire des activités pendant la période estivale. Il faut que vous vous l'appropriiez! Si vous voulez faire des fêtes, si vous avez une idée originale qui va nécessiter un permis de l'Arrondissement, dites-le-moi, je pourrais vous aider. Vous pouvez faire plein de choses! Vous pouvez me contacter pour le comité citoyen. Les citoyens, ils ont un pouvoir qu'ils ignorent, on peut faire des projets et on peut mettre la pression aux institutions pour exiger des aménagements.

*Autre personne participant au groupe de discussion :*

- Il faut faire ça dans les écoles aussi. Pour que dès leur jeune âge [les enfants] acceptent les différences.

Plutôt que de simplement planter plus d'arbres dans leur quartier, les personnes immigrantes et racisées participantes ont suggéré de mieux équiper et de mieux entretenir les parcs existants et d'améliorer leur accessibilité à pied ou en vélo. Plusieurs souhaitent également que soient organisés des projets d'animation sociale, communautaire et culturelle dans les espaces verts, que les équipements soient ouverts plus longtemps, en particulier l'hiver, et que les heures d'ouverture soient étendues. Toutes ces activités doivent aussi être mieux diffusées, en particulier auprès des personnes nouvellement arrivées au Canada.



#### **BONNE PRATIQUE N° 10**

**Le projet ILEAU :  
l'implication des  
citoyennes et citoyens  
de tous âges dans  
les démarches de  
verdissement de l'est de  
Montréal**



Le projet ILEAU, coordonné par le Conseil régional de l'environnement de Montréal, a pour objectif de lutter contre les îlots de chaleur urbains dans huit arrondissements de l'est de Montréal, notamment sur les terrains des établissements scolaires et préscolaires. L'idée est d'inclure les citoyennes et citoyens, dans ce cas-ci les enfants et les jeunes, dans le processus de verdissement à travers des activités de sensibilisation qui les aideront à mieux comprendre la portée du projet dans leur établissement (par exemple, déterminer l'emplacement des îlots de chaleur sur le terrain de l'école), mais aussi à travers des activités participatives où les jeunes sont directement impliqués dans l'implantation des mesures de lutte contre les îlots de chaleur (comme la plantation d'arbres). Participer à la démarche amène les jeunes à prendre conscience de leur environnement et des démarches de transition socioécologique.

Source : [https://ileau.ca/sites/default/files/upload/fiche\\_d\\_activites\\_pedagogiques\\_bd.pdf](https://ileau.ca/sites/default/files/upload/fiche_d_activites_pedagogiques_bd.pdf)

En matière de transition socioécologique, les inégalités territoriales se constatent également dans le domaine des ruelles vertes. Ainsi, à Saint-Léonard, sur les dix personnes participant au groupe de discussion, seules deux personnes avaient déjà entendu parler de ces initiatives citoyennes de verdissement et d'adaptation aux changements climatiques à l'échelle municipale. Les ruelles vertes sont en effet moins présentes dans les quartiers à forte proportion de personnes récemment immigrées et de

minorités visibles (Pham *et al.*, 2022). Les démarches menant à la création d'une ruelle verte doivent émaner d'une volonté citoyenne, et les personnes immigrantes et racisées présentes aux ateliers ont dit manquer d'information, mais aussi souvent de temps et de moyens pour pouvoir s'investir dans ce type de projet – des conditions qui sont également fortement liées à la participation citoyenne, comme on l'a vu plus haut.



# Lutter contre les inégalités territoriales à Montréal :

## des recommandations pour l'action

Les observations présentées dans cette recherche ont permis de faire ressortir cinq enjeux, qui font l'objet de recommandations adressées à la Ville de Montréal. Chacune des 13 recommandations est déclinée en plusieurs mesures particulières.

# RECOMMANDATION

## Constat

De manière générale, les quartiers excentrés de Montréal sont moins bien desservis par les transports collectifs (voir p. 22-23), ce qui entraîne un accès limité et inégal pour les personnes immigrantes et racisées qui résident dans ces zones et qui dépendent fortement de ce type de transports (voir p. 33). De plus, il existe de fortes inégalités en matière de développement des réseaux cyclable et piétonnier à Montréal, qui désavantagent particulièrement les quartiers périphériques où vivent une majorité de personnes immigrantes et racisées (voir p. 24 et 33). Par ailleurs, les nouvelles initiatives en matière de transports collectifs et actifs sont peu publicisées, ce qui entraîne une méconnaissance et une faible utilisation de ces services, et donc des inégalités au détriment des populations immigrantes et racisées, en particulier les personnes nouvellement arrivées (voir p. 33).

## Recommandation

**Que la Ville de Montréal, en collaboration avec la Société de transport de Montréal (STM), développe l'offre de transports collectifs et actifs et promeuve ses nouvelles initiatives en ciblant les quartiers mal desservis, où se concentre une majorité de personnes immigrantes et racisées.**

## Mise en œuvre

- Que la Ville, en collaboration avec la STM, planifie le prolongement des trajets d'autobus existants dans les quartiers les moins nantis, où la population dépend fortement des transports collectifs.
- Que la Ville, en collaboration avec la STM, s'appuie sur les études de faisabilité déjà réalisées pour planifier le développement de nouvelles lignes de métro, de système de transport léger sur rail (SLR) et de service rapide par bus (SRB) dans ces secteurs de la ville, ainsi que de navettes pour des populations aux besoins particuliers (personnes âgées, personnes en situation de handicap).
- Que la Ville accroisse les investissements pour le développement de voies piétonnes et de pistes cyclables sécuritaires et connectées dans ces territoires, notamment dans les trois quartiers étudiés dans l'avis.
- Que la Ville, en collaboration avec la STM, déploie une campagne de promotion pour valoriser ses nouvelles initiatives en matière de transports collectifs et actifs, en vue d'accroître la connaissance et l'engagement des Montréalaises et Montréalais.



# RECOMMANDATION

## Constat

Dans les quartiers excentrés accueillant une majorité de personnes immigrantes et racisées, la qualité du service de transport collectif est souvent moindre, avec des abribus inexistantes ou en mauvais état, et des passages d'autobus moins fréquents (voir p. 41-42). Par ailleurs, il existe des enjeux de sécurité et d'entretien des pistes cyclables et des trottoirs dans ces quartiers (voir p. 43 et p. 46).

## Mise en œuvre

- Que la Ville, en collaboration avec la STM, augmente la fréquence de passage des bus les plus empruntés et accroisse les investissements dans l'entretien et l'installation d'abribus pour améliorer la qualité du service dans les quartiers à forte proportion de personnes immigrantes, où la population dépend le plus des transports collectifs.
- Que la Ville, en collaboration avec les arrondissements, améliore l'entretien et le déneigement des voies piétonnes et cyclables dans ces secteurs, en particulier dans les rues locales résidentielles.
- Que la Ville, en collaboration avec les organismes publics et communautaires concernés, soutienne financièrement des initiatives encourageant l'apprentissage du vélo chez les populations les moins habituées.

## Recommandation

**Que la Ville de Montréal, en collaboration avec la Société de transport de Montréal (STM), les arrondissements et les organismes communautaires concernés, améliore la qualité des services de transport collectif et la qualité des infrastructures de transport actif dans les quartiers excentrés, où résident principalement des personnes immigrantes et racisées.**



# RECOMMANDATION

## Constat

La tarification par zones et l'augmentation du coût des transports collectifs désavantagent la population des quartiers excentrés, généralement plus abordables, où résident la majorité des personnes à faible revenu ainsi que des personnes immigrantes ou nouvellement établies au Québec, qui dépendent grandement des transports collectifs (voir p. 43-44). D'autres iniquités existent pour les personnes demandeuses d'asile ou les familles avec plusieurs enfants. De plus, les moyens de paiement (recharge de la carte exclusivement aux stations de métro, paiement en argent comptant dans les bus) désavantagent les populations résidant dans les quartiers les moins bien desservis en transports collectifs (voir p. 44-45). Enfin, des incidents de discrimination dans les transports collectifs ont été signalés par les personnes qui ont participé aux groupes de discussion (voir p. 43). Ces incidents ne sont pas toujours documentés dans les statistiques de la STM. Cela crée un sentiment d'insécurité chez les personnes concernées, et peut avoir des répercussions sur leur mobilité et leur intégration au sein de la société montréalaise.

## Recommandation

**Que la Ville de Montréal, en collaboration avec l'Agence régionale de transport métropolitain (ARTM), la Société de transport de Montréal (STM) et le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), offre différentes options de tarification sociale ciblant des ménages vulnérables, poursuive ses efforts de formation des différents agents de transport quant aux enjeux de discrimination, et simplifie le processus de plainte afin de prévenir le traitement différencié des usagers et usagers immigrants et racisés dans les transports collectifs.**

## Mise en œuvre

- Que la Ville, en collaboration avec l'ARTM, propose des tarifs réduits, la gratuité ou des abonnements spéciaux pour les personnes à faible revenu, les familles nombreuses, les personnes à statut d'immigration précaire et les personnes nouvellement arrivées.
- Que la Ville, en collaboration avec l'ARTM, accélère le déploiement de projets pilotes de paiement simplifié directement dans les bus, notamment à l'aide d'une carte de crédit ou par téléphone intelligent.
- Que la Ville de Montréal, en collaboration avec la STM et le SPVM, assure la formation continue de tous les agents de la section Métro du SPVM, des inspecteurs et des constables spéciaux de la STM relativement aux enjeux de discrimination et mette à jour régulièrement les contenus des formations.
- Que la Ville, en collaboration avec la STM et le SPVM, simplifie et fasse mieux connaître les mécanismes de plainte et de suivi des incidents dans les quartiers où la diversité est la plus grande; qu'elle mette en place une norme de service concernant les plaintes et le suivi, avec des garanties quant au délai de réponse.

# RECOMMANDATION

## Constat

Les quartiers excentrés où se concentre une forte proportion de personnes immigrantes et racisées, comme Saint-Laurent et Saint-Léonard, manquent de logements sociaux et communautaires alors que la demande y est forte, ce qui contribue aux inégalités territoriales (p. 24-25). De plus, le taux d'inoccupation des logements locatifs abordables pour les familles est faible, et le temps de traitement des demandes de logement social est long. Les ménages immigrants et racisés soulignent l'augmentation des prix des loyers dans ces quartiers auparavant réputés plus abordables (p. 47-48).

## Mise en œuvre

- Que la Ville acquière en priorité des terrains et des bâtiments dans les quartiers où l'offre est la moins abondante en combinant tous les moyens d'action dont elle dispose (de gré à gré, expropriation, droit de préemption), afin de constituer une réserve foncière pour le développement du logement social et communautaire dans ces lieux précis, notamment à Saint-Laurent et à Saint-Léonard.
- Que la Ville priorise les projets de logements sociaux et communautaires comprenant des logements pour les grandes familles adaptés aux réalités migratoires dans ces quartiers.

## Recommandation

**Que la Ville de Montréal acquière des terrains et des bâtiments dans les quartiers où l'offre de logements sociaux et communautaires est la moins abondante et où résident de fortes proportions de personnes immigrantes et racisées, afin d'accroître sa réserve foncière et d'encourager un développement plus équitable des logements sociaux et communautaires sur son territoire.**



# RECOMMANDATION

## Constat

Les logements qui sont accessibles financièrement aux personnes à faible revenu ainsi qu'aux personnes immigrantes ou nouvellement établies au Québec sont souvent trop petits et/ou insalubres, présentant des besoins d'entretien et de réparation qui ne sont pas pris en charge par les propriétaires (p. 25 et p. 50). Cette situation contribue aux inégalités territoriales en matière de logement.

## Mise en œuvre

- Que la Ville augmente ses investissements dans des projets d'achat et de rénovation d'immeubles existants dans les quartiers ciblés par l'avis (Montréal-Nord, Saint-Laurent et Saint-Léonard).
- Que la Ville s'assure que tous les immeubles soient visés par la nouvelle certification Propriétaire responsable de la Ville, peu importe le nombre d'unités<sup>47</sup>.
- Que la Ville applique avec fermeté les mesures à sa disposition contre les propriétaires récalcitrants, notamment en émettant plus de constats d'infraction et d'amendes, et en allant jusqu'à l'expropriation; que ce suivi soit fait en priorité dans les quartiers présentant une forte proportion de personnes immigrantes et racisées.

## Recommandation

**Que la Ville de Montréal fasse un suivi plus serré du Règlement sur la salubrité, l'entretien et la sécurité des logements, et augmente le financement et les ressources humaines consacrés aux moyens de contrôle et à la rénovation des bâtiments insalubres et en mauvais état, en particulier dans les quartiers où se trouve une forte proportion de personnes immigrantes et racisées.**

<sup>47</sup> Pour le moment, la nouvelle certification établie par la Ville de Montréal vise seulement les immeubles locatifs de huit logements ou plus. Pourtant, une grande partie des ménages immigrants interrogés dans le cadre de cette étude résident dans des immeubles de moins de huit unités dans les quartiers excentrés.

# RECOMMANDATION

## Constat

Les témoignages recueillis font état de pratiques discriminatoires au sein du marché locatif privé (p. 49), mais aussi dans le marché du logement social (p. 48), qui souvent ne sont pas comptabilisées dans les statistiques officielles. Ces expériences de discrimination liées au logement touchent plusieurs groupes sociaux, dont les familles avec jeunes enfants et les personnes demandeuses d'asile.

## Mise en œuvre

- Que la Ville offre un meilleur soutien financier aux organismes de défense des droits des locataires dans les quartiers où se trouve une forte proportion de personnes immigrantes et racisées, afin qu'ils puissent continuer d'offrir leurs services d'information et d'accompagnement juridique.
- Que la Ville, en collaboration avec la CDPDJ et le BINAM, offre dans différentes langues de l'information sur les droits et les recours en cas de discrimination dans le domaine du logement pour les personnes nouvellement arrivées au Canada.
- Que la Ville fasse des démarches auprès du gouvernement provincial pour que des modifications structurantes soient apportées au fonctionnement du Tribunal administratif du logement (meilleur contrôle des reprises de logement et des évictions sans faute, mise en place d'un fonds d'urgence pour les personnes expulsées) et aux conditions d'accès à l'aide juridique (subvention, rehaussement des seuils de salaire pour obtenir de l'aide) afin de mieux protéger les locataires les plus vulnérables.
- Que la Ville fasse des démarches auprès du gouvernement provincial pour que les règles d'attribution des logements sociaux soient modifiées de façon à donner la possibilité aux personnes réfugiées, immigrantes, sans statut ou à statut précaire d'accéder au logement social et au Programme de supplément au loyer.

## Recommandation

**Que la Ville de Montréal, en collaboration avec la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse (CDPDJ), le Bureau d'intégration des nouveaux arrivants à Montréal (BINAM), les instances provinciales pertinentes et les organismes de défense des droits des locataires, élabore des mesures de contrôle des pratiques des propriétaires et des gestionnaires d'immeubles dans le parc locatif privé, d'une part, et de nouvelles réglementations dans le parc de logement social, d'autre part, afin de prévenir toute forme de discrimination ou de traitement inégal en matière de logement.**

# RECOMMANDATION

## Constat

Les équipements sportifs et culturels et les espaces publics sont distribués de façon inégale à l'échelle de Montréal (p. 52-53). Cette situation entraîne un manque d'accessibilité aux services, aux loisirs et à la culture pour les populations qui résident dans les quartiers les moins bien dotés, le plus souvent des quartiers à majorité immigrante et racisée. De plus, des lacunes existent au chapitre de la diversité et de l'accessibilité des activités offertes dans les quartiers étudiés dans le présent avis (p. 53-54). Plusieurs personnes participantes ont souligné que les activités ne sont pas toujours abordables financièrement et accessibles en transports en commun (p. 54).

## Mise en œuvre

- Que la Ville encourage le développement d'infrastructures sportives et culturelles durables en tenant compte de la croissance démographique et de la diversité des besoins des différents territoires, en ciblant en priorité les quartiers les moins bien dotés où la demande est forte, notamment dans l'est de l'île de Montréal.
- Que la Ville favorise le maintien et la mise aux normes des actifs locaux en priorité dans les quartiers les moins bien dotés en infrastructures sportives.
- Que la Ville améliore la collaboration et la mutualisation des ressources et des équipements fournis par des partenaires, comme les centres de services scolaires et les organismes communautaires, afin d'élargir, de diversifier et de rendre plus abordable l'offre de services et d'activités dans les quartiers comptant une forte proportion de personnes immigrantes et racisées.
- Que la Ville finance la mise en place d'activités sportives et culturelles gratuites pour différentes populations (jeunes et personnes âgées) tout au long de l'année, en priorité dans les parcs des quartiers excentrés étudiés dans l'avis.

## Recommandation

**Que la Ville de Montréal, en collaboration avec les arrondissements, réalise des investissements ciblés dans les quartiers les moins bien dotés, afin d'équilibrer sur tout le territoire l'offre d'équipements et d'activités sportifs et culturels, de façon qu'ils soient en quantité suffisante et d'une qualité adéquate, et qu'ils tiennent compte de la diversité des besoins locaux.**

# RECOMMANDATION

## Constat

Les témoignages recueillis font état d'insatisfactions quant à l'entretien des rues et des parcs, à la collecte des déchets et au déneigement, en particulier à Montréal-Nord et à Saint-Léonard (p. 55).

## Mise en œuvre

- Que la Ville, en collaboration avec ses partenaires, mette en place des normes de service communes aux arrondissements et qu'elle fasse connaître ces normes aux Montréalaises et Montréalais, en particulier aux personnes nouvellement arrivées.

## Recommandation

**Que la Ville de Montréal élabore et mette en place des normes communes aux arrondissements en ce qui concerne les services municipaux essentiels en matière d'entretien des rues et de gestion des matières résiduelles et de la neige.**



# RECOMMANDATION

## Constat

Les témoignages recueillis ont mis en lumière le sentiment d'insécurité et de discrimination vécu par les personnes immigrantes et racisées dans des espaces publics de leur quartier, ainsi que la stigmatisation de certains quartiers en matière de sécurité (p. 56-57). Les parcs et espaces verts, par exemple à Saint-Léonard, sont parfois difficiles d'accès et mal entretenus, et manquent d'équipements, d'animation et d'activités culturelles. De plus, l'éclairage public est insuffisant dans certains parcs, ce qui contribue au sentiment d'insécurité (p. 56).

## Mise en œuvre

- Que la Ville améliore l'éclairage public, et qu'elle soutienne et promeuve la tenue d'activités inclusives et interculturelles dans les espaces publics, en particulier les parcs et espaces verts des quartiers excentrés.
- Que la Ville priorise le déploiement d'organismes communautaires locaux spécialisés en médiation et prévention, afin de réduire le recours aux autorités policières lors d'interventions au sein des espaces publics de ces quartiers.

## Recommandation

**Que la Ville de Montréal, en collaboration avec le Bureau de la commissaire à la lutte au racisme et aux discriminations systémiques (BRDS), le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), les arrondissements et les partenaires communautaires et privés, déploie des mesures axées sur la prévention et l'approche communautaire afin de renforcer le sentiment de sécurité et de réduire les discriminations pour les personnes immigrantes et racisées dans les espaces publics des quartiers excentrés pointés par l'avis.**



# RECOMMANDATION

# 10

## Constat

Les personnes immigrantes et racisées qui ont participé aux ateliers ont souligné à maintes reprises la communication déficiente de la Ville et le manque d'information relativement aux activités de consultation citoyenne sur les projets d'aménagement urbain dans leur quartier (p. 58).

## Mise en œuvre

- Que la Ville développe différentes stratégies de diffusion de l'information adaptées aux diverses audiences, à la fois sur le terrain et en numérique, en adoptant une perspective ADS+.
- Que la Ville, en collaboration avec le BINAM et les organismes communautaires locaux, produise de la documentation multilingue sur les services municipaux et les consultations publiques, et qu'elle fasse connaître les services et les activités offerts par la Ville aux personnes immigrantes dès leur arrivée à Montréal.
- Que la Ville utilise des pictogrammes ainsi que du contenu audiovisuel et animé pour que la documentation qu'elle produit soit le plus inclusive possible.

## Recommandation

**Que la Ville, en collaboration avec le Bureau d'intégration des nouveaux arrivants à Montréal (BINAM) et les organismes communautaires locaux desservant les populations immigrantes et racisées, adapte ses approches de communication à la diversité des groupes et des territoires concernés lorsqu'il est question des activités de consultation citoyenne et des services offerts par la municipalité.**



# RECOMMANDATION

## Constat

La participation citoyenne n'est pas la même dans tous les quartiers de Montréal, et des barrières spécifiques entravent l'implication des personnes immigrantes et racisées (p. 58). Le principal constat qu'on peut dresser à ce chapitre est qu'il est nécessaire de varier les formes de participation pour rendre les activités plus inclusives et adaptées aux différentes populations et aux territoires. Ainsi, il est important d'offrir un service de garde d'enfants lors des activités de consultation citoyenne, de proposer des horaires variés incluant des soirées et des fins de semaine, de se déplacer directement dans les quartiers pour consulter la population, mais aussi d'offrir une compensation financière pour reconnaître l'apport des populations défavorisées (p. 58-64).

## Recommandation

**Que la Ville adapte les modalités de participation aux consultations publiques sur les projets urbanistiques aux besoins et contraintes des groupes cibles, et qu'elle s'engage à compenser financièrement l'expertise et l'implication des personnes immigrantes et racisées.**

## Mise en œuvre

- Que la Ville, en collaboration avec les organismes communautaires et les tables de concertation, détermine les populations et les territoires où la participation citoyenne est la moins forte et développe des stratégies particulières pour chacun de ces groupes.
- Que la Ville organise les consultations selon un horaire adapté aux contraintes liées à la vie professionnelle et à la vie personnelle des personnes participantes, et qu'elle anticipe la présence d'enfants en prévoyant un service de garde.
- Que la Ville varie les lieux de rencontre et qu'elle s'assure que les espaces proposés soient accessibles au plus grand nombre.
- Que la Ville encourage la participation des populations immigrantes et racisées aux consultations publiques à travers différents incitatifs (nourriture, boissons, tickets de transport, etc.), notamment une véritable compensation financière pour les personnes à faible revenu.

# RECOMMANDATION

## Constat

Certains quartiers défavorisés de Montréal comptent peu d'espaces verts, présentent un faible indice de canopée et font face à d'autres inégalités environnementales, particulièrement pour les personnes immigrantes, racisées et à faible revenu (p. 26-27 et p. 65). Cette situation rend ces populations plus vulnérables aux effets des changements climatiques et aux îlots de chaleur (p. 27). Souvent, les espaces verts disponibles sont peu accessibles et manquent d'entretien, d'équipements et d'activités adaptés aux besoins (p. 65). Une végétalisation équitable à l'échelle de Montréal et pensée en fonction des besoins des populations du territoire apporterait des cobénéfices, notamment en limitant l'écogentrification et en améliorant la qualité de vie des populations concernées (p. 26).

## Recommandation

**Que la Ville de Montréal, en collaboration avec les tables de concertation et les organismes communautaires locaux, implique les populations immigrantes et racisées dans le choix des espaces à verdir et dans la détermination des types d'espaces verts et d'aménagements à prioriser dans les quartiers à faible couvert végétal, pour une véritable transition socioécologique arrimée aux besoins locaux.**

## Mise en œuvre

- Que la Ville instaure, en collaboration avec les arrondissements, les organismes communautaires et les citoyens et citoyennes, une norme de verdissement équitable associée à des mesures limitant la hausse des prix des logements (par exemple, un registre des loyers<sup>48</sup>) afin d'arrimer les initiatives de verdissement au secteur de l'habitation.
- Que la Ville de Montréal aménage des zones ombragées dans les différents sites municipaux (parcs, piscines, etc.) des quartiers étudiés dans l'avis pour réduire la chaleur ressentie.
- Que la Ville, en collaboration avec les tables de concertation et les organismes communautaires locaux, organise des ateliers et des activités de consultation publique avec les communautés immigrantes et racisées afin de définir les espaces à verdir dans les quartiers à faible couvert végétal et de déterminer les types d'espaces verts et d'aménagements (notamment le mobilier urbain) à prioriser.
- Que la Ville porte une attention particulière à la fréquentation anticipée, aux conditions d'accès en transports collectifs et actifs, à la gestion et à l'entretien de ces nouveaux espaces verts urbains (en privilégiant les entreprises locales).
- Que la Ville évalue la démarche de verdissement et ses répercussions à chaque étape afin de s'assurer que les citoyens et citoyennes ne sont pas affectés négativement et de réorienter l'action au besoin. Les indicateurs de succès pourraient être déterminés par la population du quartier.

<sup>48</sup> Au Québec, il n'existe pas de véritable contrôle des loyers. C'est au locataire de contrôler son loyer et d'en contester formellement la hausse, si désiré, devant le Tribunal administratif du logement.

# RECOMMANDATION

## Constat

Les personnes immigrantes et racisées souhaiteraient s'impliquer dans des initiatives à caractère environnemental, mais elles n'ont pas forcément le temps et les moyens de s'engager, ni les informations nécessaires (p. 67). L'agriculture urbaine, un sujet qui touche à la fois la transition socioécologique, la sécurité alimentaire et la gestion des matières résiduelles, n'a pas toujours bonne réputation auprès des populations immigrantes et racisées. Enfin, pour impliquer les personnes dans des projets à visée environnementale, il faut réussir à renforcer le sentiment de cohésion sociale dans les quartiers.

## Mise en œuvre

- Que la Ville mette en place, en collaboration avec les tables de concertation, les éco-quartiers et les organismes communautaires concernés, des formations et des ateliers gratuits sur l'agriculture urbaine, le compostage et le recyclage dans les quartiers excentrés à forte proportion immigrante.
- Que la Ville priorise les quartiers les moins verdés pour l'implantation de jardins communautaires et collectifs.
- Que la Ville mette en place des activités collectives gratuites de sensibilisation aux enjeux environnementaux et de renforcement du lien communautaire dans les espaces verts des quartiers étudiés dans l'avis.
- Que la Ville offre un soutien financier aux personnes à faible revenu résidant dans les quartiers les moins verdés pour qu'elles puissent s'impliquer dans des projets à visée environnementale, notamment dans les ruelles vertes et d'autres projets de verdissement.

## Recommandation

**Que la Ville, en collaboration avec les tables de concertation et les organismes communautaires locaux, encourage l'implication des personnes immigrantes et racisées dans des projets à visée environnementale dans leur quartier, à travers le financement d'activités de sensibilisation et de formation aux questions environnementales et de renforcement de la cohésion sociale.**

# Conclusion

Par cet avis, le Conseil interculturel de Montréal (CiM) veut insister sur le rôle central des municipalités dans la réduction des inégalités sociales entre les quartiers et la lutte contre les discriminations envers les personnes immigrantes et racisées. En effet, bien que la Ville de Montréal ait récemment fait l'effort de prendre en compte les inégalités territoriales dans ses politiques d'aménagement urbain, les travaux doivent se poursuivre et s'amplifier pour traduire cette reconnaissance en interventions ciblées et ainsi favoriser une réelle inclusion de toutes les personnes immigrantes et racisées à Montréal. Cela est particulièrement important dans un contexte de planification à long terme, considérant les changements démographiques projetés.

Le présent avis contient 13 recommandations, touchant cinq enjeux clés de l'aménagement du territoire : la mobilité; le logement; les équipements, services et espaces publics; la participation citoyenne; et la transition socioécologique. Il encourage la Ville de Montréal à travailler en collaboration avec les arrondissements, les instances locales, les organismes de concertation (en particulier les tables de quartier, qui font le lien entre tous les acteurs locaux comme régionaux) et les groupes communautaires pour répondre aux besoins concrets des citoyennes et des citoyens. Il montre que les actions transversales et les collaborations intersectorielles sont également essentielles pour aborder les enjeux prioritaires de manière intégrée, en particulier dans une perspective de transition socioécologique. Enfin, le document expose la nécessité d'adopter une approche participative avec les citoyens et citoyennes pour aménager le Montréal de demain, tout en réduisant les inégalités et en luttant contre les discriminations.

En mettant en œuvre ces recommandations de manière collaborative, la Ville de Montréal et ses partenaires contribueront à une société urbaine plus juste et inclusive pour toutes et tous, offrant un meilleur accès aux services, tendant davantage vers l'égalité des chances, et procurant une meilleure qualité de vie pour les personnes immigrantes et racisées. Cette démarche renforcera également la cohésion sociale et la prise en compte des besoins et des préoccupations de l'ensemble de la population montréalaise, permettant ainsi de construire un avenir plus équitable et solidaire pour toutes les personnes qui habitent Montréal, quel que soit leur quartier de résidence.

# Références bibliographiques

- Alessandrin, A. et Dagorn, J. (2020). *Le rôle de la Ville dans la lutte contre les discriminations*. Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine.
- Alessandrin, A., Dagorn, J. et Vuillemot, M. (2021). Discriminations territoriales : Introduction. *Les cahiers de la LCD*, 9. <https://doi.org/10.3917/clcd.012.0011>
- Apparicio, P., Pham, T.-T.-H., Séguin, A.-M. et Landry, S. M. (2013). Équité environnementale et distribution spatiale de la végétation à l'intérieur et autour des îlots résidentiels à Montréal : une double iniquité?, *Cahiers de géographie du Québec*, 57(161). <https://doi.org/10.7202/1024902ar>
- Atak, I. (2020). Participation des migrant-e-s sans statut à l'espace public, *Droits et libertés*. <https://liguedesdroits.ca/participation-des-migrant-e-s-sans-statut-a-lespace-public/>
- Audrin, T., Apparicio, P., Séguin, A.-M. et Gelb, J. (2019). Bruit aérien et équité environnementale dans les quatre plus grandes métropoles canadiennes, *Le Géographe canadien*, 64(1), 155-168. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/cag.12571>
- Banville, A. (2022, 15 juillet). Des îlots de chaleur aux quatre coins de l'île de Montréal. *Métro Montréal*. <https://journalmetro.com/actualites/montreal/2863997/des-ilots-chaleur-aux-quatre-coins-lile-de-montreal/>
- Baumann-Lapierre, Y. (2019). *Traverser le paysage – Une réflexion sur l'appropriation spatio-temporelle des espaces (nature) urbains. Le cas du parc Frédéric-Back à Montréal* [thèse de maîtrise, Université de Montréal]. <http://hdl.handle.net/1866/23757>
- Béliveau Côté, G. (2018). *Capsule thématique « L'éco-gentrification »*. VRM. <http://www.vrm.ca/leco-gentrification/>
- Bertrand, L. (2013). *Étude sur l'accès aux aliments santé à Montréal – Six ans après la première étude, mêmes disparités?*. Agence de la santé et des services sociaux, Montréal. <http://www.santecom.qc.ca/bibliothequevirtuelle/Montreal/9782896733088.pdf>
- Bidard, H., Fetouh, M. et Voituriez, A. (2020). Entretien à plusieurs voix autour de la lutte contre les discriminations. Dans A. Alessandrin et J. Dagorn (dir.), *Le rôle de la ville dans la lutte contre les discriminations*. Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine.
- Blanchon, D., Moreau, S. et Veyret, Y. (2009). Comprendre et construire la justice environnementale. *Annales de géographie*, 665-666, 35-60. <https://doi.org/10.3917/ag.665.0035>
- Chakraborty, T., Hsu, A., Manya, D. et Sheriff, G. (2019). Disproportionately higher exposure to urban heat in lower-income neighborhoods: A multi-city perspective. *Environmental Research Letters*, 14.
- Concertation Saint-Léonard (2022). *Sécurité urbaine*. Concertation Saint-Léonard. <http://concertationstleonard.com/projets/securite-urbaine/>
- Crouse, D. L., Pinault, L., Balram, A., Hystad, P., Peters, P. A., Chen, H., van Donkelaar, A., Martin, R. V., Ménard, R., Robichaud, A. et Villeneuve, P. J. (2017). Urban greenness and mortality in Canada's largest cities: A national cohort study. *The Lancet Planetary Health*, 1(7), 289-297. [https://www.thelancet.com/journals/lanplh/article/PIIS2542-5196\(17\)30118-3/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/lanplh/article/PIIS2542-5196(17)30118-3/fulltext)

- Doytcheva, M. (2008). Lutter contre les discriminations en France. L'arrimage territorial. *Diversité : ville école intégration*, 155, 132-138. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01058980/document>
- Ducas, I. (2022, 16 juin). Profilage racial par la police. La situation est-elle pire à Montréal qu'à Toronto?. *La Presse*. <https://www.lapresse.ca/actualites/2022-06-16/profilage-racial-par-la-police/la-situation-est-elle-pire-a-montreal-qu-a-toronto.php>
- Durand, M. et Jaglin, S. (2012). Inégalités environnementales et écologiques : quelles applications dans les territoires et les services urbains?. *Flux*, 89-90, 4-14. <https://doi.org/10.3917/flux.089.0004>
- Epstein, R., Alessandrin, A., Dagorn, J. et Thomas, S. (2020). Discriminations territoriales : interview de Renaud Epstein. *Les Cahiers de la LCD*, 12(1), 39-47. <https://doi.org/10.3917/clcd.012.0039>
- Ferraris, F. S. (2016, 12 décembre). Transport collectif : les enfants pauvres de la mobilité. *Le Devoir*. <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/486928/les-enfants-pauvres-de-la-mobilite>
- Fischler, R., Wiginton, L. et Kraemer, S. (2017). A place to stand on your own two feet: The role of community housing in immigrant integration in Montréal, Quebec. *Canadian Journal of Urban Research*, 26(2), 15-32. <http://www.jstor.org/stable/26290768>
- Géoconfluences (2015). Glossaire : Équité territoriale. *Géoconfluences*. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/equite-territoriale>
- Hancock, C., Lelévrier, C., Weber, S. et Ripoll, F. (2016). *Discriminations territoriales : Entre interpellation politique et sentiment d'injustice des habitants*. Éditions de l'Œil d'or.
- Harvey, D. (1989). From managerialism to entrepreneurialism: The transformation in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, 71(1), 3-17.
- Heisz, A. et Schellenberg, G. (2004). *Utilisation du transport en commun chez les immigrants* [document de recherche]. Direction des études analytiques, Statistique Canada.
- Ilardo, L. (2022). *Pour une justice environnementale québécoise : réalités, arguments, pistes d'action*. Fondation David Suzuki. [https://davidsuzuki.wpenginepowered.com/wp-content/uploads/sites/3/2022/11/Rapport\\_Justice-environnementale\\_FR.pdf](https://davidsuzuki.wpenginepowered.com/wp-content/uploads/sites/3/2022/11/Rapport_Justice-environnementale_FR.pdf)
- Institut national de santé publique du Québec (2023, 18 mai). *Des solutions pour éviter les impacts délétères de la gentrification verte*. Webinaire sur les changements climatiques et la santé de l'INSPQ.
- INTERACT (2019). Portrait des données *INTERACT Montréal - 1ère vague*. Rapport de données de l'équipe INTERventions urbaines, Recherche-Action, Communautés et santé (INTERACT).
- Jabbour, H. (2018). *Populations défavorisées et verdissement : la mobilisation des personnes défavorisées dans les projets de verdissement de l'éco-quartier Villeray* [rapport de stage de maîtrise, Université de Montréal].
- Jepson, V., Apparicio, P. et Pham, T.-T.-H. (2022). Environmental equity and access to parks in Greater Montreal: An analysis of spatial proximity and potential congestion issues. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*.
- Jerome, G., Mell, I. et Shaw, D. (2017). Re-defining the characteristics of environmental volunteering: Creating a typology of community-scale green infrastructure. *Environmental Research*, 158.

- Jolivet, V., Reiser, C., Baumann, Y. et Gonzalès, R. (2022). Before displacement: studentification, campus-led gentrification and rental market transformation in a multiethnic neighborhood (Parc-Extension, Montréal). *Urban Geography*, 1-20. <https://doi.org/10.1080/02723638.2022.2073150>
- Kidd, S. A., Bezgrebelna, M., Galvao, L. A., Hajat, S., Hale, M., Keevers, L., Settembrino, M., Solomon, N., Vickery, J., Wells, S. et Yamamoto, S. (2022). *Climate Change and Homelessness: A Global Response Framework – Exposure Subsection* [rapport].
- Kirszbaum, T. (2004). La discrimination positive territoriale – De l'égalité des chances à la mixité urbaine. *Pouvoirs*, 111(4), 101-118.
- Kirszbaum, T. (2016). La reconnaissance publique des discriminations territoriales – Une avancée en trompe-l'œil. Dans C. Hancock et al. (dir.), *Discriminations territoriales – Entre interpellation politique et sentiment d'injustice des habitants*, Éditions de l'Œil d'or.
- Lachapelle, U., Boisjoly, G. et Vermesch, P. (2020). *Réalisation d'un portrait des besoins et des habitudes de déplacements des personnes vivant en situation de précarité dans la région de Montréal* [rapport de recherche]. [https://publications.polymtl.ca/5266/1/2020\\_Lachapelle\\_R%C3%A9alisation\\_portrait\\_besoins\\_habitudes\\_d%C3%A9placements.pdf](https://publications.polymtl.ca/5266/1/2020_Lachapelle_R%C3%A9alisation_portrait_besoins_habitudes_d%C3%A9placements.pdf)
- Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*. Paris, Anthropos.
- Megelas, A., Baumann, Y., Chen, S., Champagne, C.-G., Preston, A., Shahamati, S. et McLarnon, M. (2021). The impacts of green gentrification on homelessness: Urban greening and displacement in Parc-Extension neighborhood of Montreal. *The Homeless Hub*. <https://www.homelesshub.ca/blog/impacts-green-gentrification-homelessness-urban-greening-and-displacement-parc-extension>
- Michel, A. et Ribardière, A. (2017). Identifier les ressources urbaines pour lire les inégalités socio-spatiales, EchoGéo [En ligne], 39. <https://doi.org/10.4000/echogeo.14925>
- Myles, J., Picot, G. et Pyper, W. (2000). *Inégalités entre les quartiers des villes canadiennes*. Division de l'analyse des entreprises et du marché du travail, Statistique Canada.
- Nesbitt, L. (2021, 15 septembre). Les forêts urbaines de Montréal profitent-elles à tous?. *Journal Métro*. <https://journalmetro.com/environnement/2695757/les-forets-urbaines-de-montreal-profitent-elles-a-tous/>
- Paquin, S. (2006). Le sentiment d'insécurité dans les lieux publics urbains et l'évaluation personnelle du risque chez des travailleuses de la santé. *Nouvelles pratiques sociales*, 19(1), 21-39. <https://doi.org/10.7202/014783ar>
- Paulhiac Scherrer, F. (dir.) (2018). Portrait des disparités en matière de mobilité dans l'agglomération de Montréal – Étude portant sur la caractérisation des inégalités de mobilité quotidienne. *Cahiers In.SITU*, 3. [https://chaireinsitu.esg.uqam.ca/wp-content/uploads/sites/36/2018/05/Cahier-In.SITU-n%C2%B03\\_version1\\_interactif.pdf](https://chaireinsitu.esg.uqam.ca/wp-content/uploads/sites/36/2018/05/Cahier-In.SITU-n%C2%B03_version1_interactif.pdf)
- Petit, P., Bunel, M., Ene, E. et L'Horty, Y. (2016). Effets de quartier, effet de département : discrimination liée au lieu de résidence et accès à l'emploi. *Revue économique*, 67(3), 525-550. <https://doi.org/10.3917/reco.673.0525>
- Pham, T.-T.-H., Apparicio, P., Séguin, A.-M., Landry, S. et Gagnon, M. (2012). Spatial distribution of vegetation in Montreal: An uneven distribution or environmental inequity?. *Landscape and Urban Planning*, 107(3), 214-224. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2012.06.002>
- Pham, H., Boucher, N. et Jacques, B. (2022). *L'art de vivre ensemble : cohabitation dans l'espace public de Saint-Léonard, enjeux et solutions*. Brochure Mesopolis UQAM. [https://crc-mesopolis.uqam.ca/wp-content/uploads/sites/163/Synt\\_SLeo\\_FR.pdf](https://crc-mesopolis.uqam.ca/wp-content/uploads/sites/163/Synt_SLeo_FR.pdf)



- Pinault, L., Christidis, T., Olaniyan, T. et Crouse, D. L. (2021). *Disparités ethnoculturelles et socioéconomiques en matière d'exposition à la verdure en milieu résidentiel dans les régions urbaines du Canada*. Statistique Canada. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/82-003-x/2021005/article/00001-fra.htm>
- Radio-Canada (2023, 13 mai). Montréal-Nord pédale pour la création de nouvelles pistes cyclables. *Ici Grand Montréal*. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1979406/velo-transport-actif-infrastructures-routes-securite>
- Reiser, C. (2021). *Se loger dans un quartier tremplin : trajectoires et stratégies résidentielles des familles immigrantes à Parc-Extension et Saint-Michel, Montréal* [thèse de doctorat en géographie et aménagement, Université de Montréal, Université de Paris]. <http://hdl.handle.net/1866/25905>
- Reiser, C. et Breault, G. (2021). *Housing Discriminations in the Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension borough and plans for action*. Association des locataires de Villeray. [https://locatairesdevilleray.com/wp-content/uploads/2021/07/Rapport\\_en\\_re%CC%81vise%CC%81.pdf](https://locatairesdevilleray.com/wp-content/uploads/2021/07/Rapport_en_re%CC%81vise%CC%81.pdf)
- Reiser, C. et Jolivet, V. (2018, 24 septembre). Les nouveaux espaces convoités de la métropole. *Le Devoir*. <https://www.ledevoir.com/opinion/libre-opinion/537462/les-quartiers-pericentraux-nouveaux-espaces-convoites-de-la-metropole>
- Renouard, C., Beau, R., Goupil, C. et Koenig, C. (2020). *Le manuel de la grande transition*. Les Liens qui libèrent.
- Rose, D. et Twigge-Molecey, A. (2013). *Une métropole à trois vitesses? Bilan sur les écarts de revenu dans le Grand Montréal, 1970-2005* [rapport de recherche 222F]. Cities Centre, Université de Toronto. <https://hdl.handle.net/1807/94390>
- SCHL (2023). *Rapport sur le marché locatif*.
- Tardif-Paradis, E. (2021). *L'accessibilité aux espaces verts, source d'inégalités environnementales? Le cas de Saint-Henri à Montréal* [thèse de maîtrise, Université de Montréal]. <http://hdl.handle.net/1866/26494>
- Vogler, A. (2020). *Montréal-Nord, Montréal-Noir – Les discours et les récits de la stigmatisation territoriale* [thèse de maîtrise, Université de Montréal].
- Walks, A. (2014). *Assessing and Measuring the Factors Affecting Mobility, Transportation Accessibility, and Social Need: Barriers to Travel among those with Low Income and Other Vulnerable Groups* [rapport de recherche].

# Littérature grise

- Conseil interculturel de Montréal (2014). *Mémoire sur le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal*. Présenté par le Conseil des Montréalaises, le Conseil interculturel de Montréal et le Conseil jeunesse de Montréal à la Commission permanente sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal.  
<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2490550>
- Conseil interculturel de Montréal (2019). *Mémoire sur les obstacles et les modalités liés à la participation démocratique des citoyennes et des citoyens issu.e.s des communautés ethnoculturelles à Montréal*.  
[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS\\_PERM\\_V2\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEM\\_CIM\\_20190501.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEM_CIM_20190501.PDF)
- Conseil interculturel de Montréal (2020). *Racisme systémique – Agir pour transformer la culture institutionnelle, changer les attitudes et renforcer les capacités citoyennes*.  
[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONSEIL\\_INTERC\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/CIM-AVIS\\_RACISME\\_SYSTEMIQUE-FR-WEB.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONSEIL_INTERC_FR/MEDIA/DOCUMENTS/CIM-AVIS_RACISME_SYSTEMIQUE-FR-WEB.PDF)
- Conseil interculturel de Montréal (2021). *Les personnes âgées immigrantes et/ou racialisées : favoriser des milieux de vie inclusifs*. [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONSEIL\\_INTERC\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PAIR-MEP-FR-21-06-28.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONSEIL_INTERC_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PAIR-MEP-FR-21-06-28.PDF)
- Conseil interculturel de Montréal (2022a). *Justice environnementale : pour une transition socio-écologique inclusive – Faits saillants*. Panel organisé par le Conseil interculturel de Montréal en présence de Thi Thanh Hiên Pham, Alessandra Devulsky et Cata Ramirez.
- Conseil interculturel de Montréal (2022b). *Horizon 2050 : Prendre en compte les disparités et les discriminations territoriales dans l'aménagement urbain futur de Montréal*. Présenté par le Conseil interculturel de Montréal à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) dans le cadre de la consultation publique « Réflexion 2050 ».  
[https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P117/8-34\\_Conseil%20interculturel%20de%20Montre%CC%81al.pdf](https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P117/8-34_Conseil%20interculturel%20de%20Montre%CC%81al.pdf)
- Conseil jeunesse de Montréal (2019). *Avis sur la mobilité des jeunes Montréalais.es de 17 à 30 ans*.  
[https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONS\\_JEUNESSE\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RAPPORT\\_MOBILITE.PDF](https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONS_JEUNESSE_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RAPPORT_MOBILITE.PDF)
- Institut de la statistique du Québec (2020). *Projections démographiques. Scénarios personnalisés pour la Ville de Montréal*.
- Office de consultation publique de Montréal (2020). *Racisme et discrimination systémiques dans les compétences de la Ville de Montréal – Rapport de consultation*.  
<https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/rapports/rapport-reds.pdf>
- Statistique Canada (2016). *Recensement de 2016 – Ménages privés selon le genre de ménages*.
- Ville de Montréal (2008). *Plan de transport*.  
[https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/plan\\_de\\_transport\\_2008\\_1-avec\\_compression.pdf](https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/plan_de_transport_2008_1-avec_compression.pdf)
- Ville de Montréal (2014). *Quartiers sociologiques. Données ouvertes Ville de Montréal*.  
<https://donnees.montreal.ca/dataset/quartiers-sociologiques>
- Ville de Montréal (2018a). *Montréal inclusive – Plan d'action 2018-2021*.  
<https://observatoirevivreensemble.org/file/1236>

- Ville de Montréal (2018b). *Plan directeur du sport et du plein air urbains*.  
[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS\\_PERM\\_V2\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/DOC\\_PLANDIRECTEUR\\_20180404.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/DOC_PLANDIRECTEUR_20180404.PDF)
- Ville de Montréal (2018c). *Profil sociodémographique – Recensement 2016 – Ville de Montréal*. Montréal en statistiques.  
[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL\\_STATS\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL\\_SOCIOD%C9MO\\_VILLE%20DE%20MONTR%C9AL%202016.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL_SOCIOD%C9MO_VILLE%20DE%20MONTR%C9AL%202016.PDF)
- Ville de Montréal (2020a). *Guide d'accompagnement de la demande de soutien financier. Programme territoires d'inclusion prioritaires 2021-2024*.  
[https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/26902\\_appel\\_projets\\_mtl\\_guideaccompagnement\\_tip\\_v6.pdf](https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/26902_appel_projets_mtl_guideaccompagnement_tip_v6.pdf)
- Ville de Montréal (2020b). *Plan climat 2020-2030*.  
[https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/Plan\\_climat%2020-16-16-VF4\\_VDM.pdf](https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/Plan_climat%2020-16-16-VF4_VDM.pdf)
- Ville de Montréal (2020c). *Règlement pour une métropole mixte – Document explicatif, version révisée*.  
[https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/rmm\\_document\\_explicatif.pdf](https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/rmm_document_explicatif.pdf)
- Ville de Montréal (2020d). *Réussir la transition vers la mobilité durable : comment aller plus loin. Rapport et Recommandations de la Commission sur le transport et les travaux publics*.  
<https://www.realisonsmtl.ca/9017/widgets/73231/documents/44857>
- Ville de Montréal (2020e). *Solidarité, équité et inclusion – Plan d'action 2021-2025*.  
[https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/plan\\_daction\\_solidarite\\_equite\\_et\\_inclusion.pdf](https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/plan_daction_solidarite_equite_et_inclusion.pdf)
- Ville de Montréal (2021a). *Répartition des logements sociaux et communautaires sur l'île de Montréal – Faits saillants et tableaux [rapport du Service de l'habitation, données au 31 décembre 2021]*.  
[https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/repartition\\_2021\\_des\\_logements\\_sociaux\\_et\\_communautaires.pdf](https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/repartition_2021_des_logements_sociaux_et_communautaires.pdf)
- Ville de Montréal (2021b). *Montréal 2030. Plan stratégique*.  
[https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/20210128\\_montreal\\_2030\\_vdm.pdf](https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/20210128_montreal_2030_vdm.pdf)
- Ville de Montréal (2021c). *Plan nature et sports*.  
[https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/plan\\_nature\\_et\\_sports\\_1.pdf](https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/plan_nature_et_sports_1.pdf)
- Ville de Montréal (2022a). *Charte du budget participatif de Montréal. 2<sup>e</sup> édition, 2022-2023*.  
<https://www.realisonsmtl.ca/17965/widgets/71573/documents/90550>
- Ville de Montréal (2022b). *Projet de ville – Vers un plan d'urbanisme et de mobilité*.  
[https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/vdm\\_projet\\_de\\_ville.pdf](https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/vdm_projet_de_ville.pdf)
- Ville de Montréal (2023). *État d'avancement sur les 12 engagements pour une transition inclusive. Accélérer le changement pour une Ville exempte de racisme et de discriminations [deuxième reddition de comptes du BRDS]*.  
[https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS\\_PERM\\_V2\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/DOCUMENT\\_REDDITIONDECOMPTE2023\\_RACISME\\_20230314.PDF](https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/DOCUMENT_REDDITIONDECOMPTE2023_RACISME_20230314.PDF)

# Glossaire

## ACCESSIBILITÉ

La possibilité d'accéder à un lieu ou à une ressource. Elle peut être financière, spatiale, temporelle, etc.

## IMMIGRANT

Une personne qui est, ou qui a déjà été, un immigrant reçu ou un résident permanent. Il s'agit d'une personne née à l'étranger à qui les autorités de l'immigration ont accordé le droit de résider au Canada en permanence. Les personnes immigrantes qui ont obtenu la citoyenneté canadienne par naturalisation sont comprises dans ce groupe.

## IMMIGRANT RÉCENT

D'après Statistique Canada, une personne immigrante s'étant établie au pays dans les cinq années précédant le dernier recensement.

## IMMIGRATION

L'ensemble des entrées de personnes immigrantes reçues au Canada en provenance d'un autre pays, accompagnées d'un changement de lieu habituel de résidence.

## INÉGALITÉ ENVIRONNEMENTALE

Une inégalité entre les individus ou les groupes dans l'exposition aux nuisances et aux risques environnementaux et dans l'accès aux ressources et aux aménités environnementales (Durand et Jaglin, 2012).

## MINORITÉS VISIBLES

« Les personnes, autres que les Autochtones, qui ne sont pas de race blanche ou qui n'ont pas la peau blanche » (article 3 de la Loi sur l'équité en matière d'emploi de 1995). Ce terme est utilisé au Canada tant dans la législation que dans les statistiques officielles. Les données sur les minorités visibles au Canada sont collectées sur une base déclarative, en fonction du sentiment d'appartenance des personnes recensées à une ou plusieurs ethnies réparties en un nombre limité de catégories : Chinois, Sud-Asiatique, Noir, Philippin, Latino-Américain, Asiatique du Sud-Est, Arabe, Asiatique occidental, Japonais, Coréen et habitant des îles du Pacifique. C'est une terminologie qui est plus « descriptive » que l'expression *personnes racisées*.

## **STATUT MIGRATOIRE PRÉCAIRE**

Un statut migratoire qui n'est ni permanent ni garanti. Une personne dont le statut migratoire est dit précaire peut aussi n'avoir aucun statut établi, ce qui l'empêche d'être couverte par le régime d'assurance maladie du Québec ou par un programme fédéral. Cela concerne certains travailleurs et certaines travailleuses temporaires, des étudiantes et étudiants internationaux, des personnes en attente d'une réunification familiale ou de l'acceptation d'une demande humanitaire, etc.

## **TARIFICATION SOCIALE DES TRANSPORTS**

L'ensemble des réductions dont l'obtention nécessite la justification d'un certain niveau de revenu. L'objectif est de soutenir financièrement la mobilité des personnes les plus vulnérables.

## **TAUX D'EFFORT DES MÉNAGES**

La proportion de son revenu annuel brut qu'un ménage consacre au logement (incluant les frais de location ou d'hypothèque, les taxes et les frais de chauffage et d'électricité).

## **TAUX D'IMMIGRATION**

Le nombre d'immigrants divisé par l'effectif de la population d'accueil au cours d'une période donnée.

## **TRANSITION SOCIOÉCOLOGIQUE**

« Dans le contexte écologique et social, parler de transition consiste à chercher à passer d'une situation contemporaine marquée par des trajectoires insoutenables à un état des sociétés caractérisé par la soutenabilité et l'équité, vis-à-vis des générations présentes et futures » (Renouard *et al.*, 2020).

# Annexe 1

## Questions communes aux trois ateliers de cartographie-discussion

1<sup>re</sup> activité En utilisant une carte de base du quartier (carte routière imprimée), on demande aux personnes résidentes d'utiliser des autocollants ou des épingles avec un code de couleurs pour indiquer où elles vivent, travaillent, font leurs activités, ainsi que les lieux qu'elles apprécient ou non, qu'elles souhaitent améliorer, qu'elles voient comme des espaces ayant un potentiel de développement. On fournit une légende pour que les personnes participantes choisissent bien l'autocollant ou l'épingle de la couleur appropriée. On fournit également des *post-it* déjà remplis pour noter les commentaires qualitatifs relatifs à certains secteurs du quartier.

- Où habitez-vous?
- Où est-ce que vous travaillez? Où est-ce que vous faites vos principales activités dans votre quartier?
- Qu'est-ce que vous appréciez dans votre quartier?
- Qu'est-ce que vous n'aimez pas? Qu'est-ce que vous souhaiteriez changer?
- Qu'est-ce qu'il manque d'après vous comme services/infrastructures?
- Êtes-vous satisfait(e) des relations sociales que vous entretenez dans votre quartier?

2<sup>e</sup> activité *Les questions de la deuxième activité étaient spécifiques à chaque thématique dans chaque quartier. Elles sont disponibles dans l'annexe 2.*

3<sup>e</sup> activité Chaque atelier se termine avec des questions générales sur la participation citoyenne.

- Avez-vous l'impression d'avoir la possibilité de créer les changements que vous aimeriez voir dans votre quartier et dans votre ville? Pour quelles raisons?
- Pensez-vous que la Ville de Montréal prend assez en compte l'avis des personnes immigrantes et/ou racisées concernant l'aménagement urbain?
- Avez-vous déjà assisté à des consultations publiques? Si vous n'y assistez pas, pour quelles raisons? Quels seraient les dispositifs à mettre en place pour favoriser votre participation?
- À votre avis, quels sont les besoins les plus urgents en matière d'aménagement dans votre quartier?
- Si tout était possible, comment envisageriez-vous le développement de Montréal à l'horizon 2050? Quels sont les sujets prioritaires d'après vous, en particulier pour les personnes immigrantes et/ou racisées?
- Avez-vous d'autres commentaires à nous donner concernant votre expérience personnelle en lien avec l'aménagement urbain et le futur de Montréal?

# Annexe 2

## Questions particulières à chaque atelier de cartographie-discussion

QUARTIER	THÈME PRINCIPAL DE L'ATELIER	QUESTIONS RELATIVES AU THÈME
Saint-Laurent	Mobilité	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pouvez-vous commenter le trajet que vous faites le plus souvent?</li><li>• Quel est votre moyen de transport principal? Quelle est la durée moyenne de ce trajet en minutes? Pouvez-vous le dessiner sur la carte?</li><li>• Quel est votre niveau de confort lorsque vous utilisez ce trajet? Pour quelles raisons? Situez sur la carte les espaces où vous vous sentez à l'aise, en sécurité, et ceux où vous êtes plus stressé(e) ou inquiet(ète).</li><li>• De manière générale, rencontrez-vous des difficultés dans vos déplacements dans votre quartier et en dehors? Si oui, lesquelles? Pouvez-vous les préciser?</li><li>• Quel serait votre moyen de transport préféré si tout était possible? Pour quelles raisons?</li><li>• Est-ce que vous pensez que votre quartier est bien desservi par les transports? Situez sur la carte les espaces qui vous semblent bien desservis et ceux qui le sont moins.</li><li>• D'après vous, quelles seraient les politiques à mettre en place pour améliorer l'accessibilité aux transports publics et actifs dans votre quartier?</li></ul>
Montréal-Nord	Logement	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pouvez-vous me décrire votre logement?</li><li>• Depuis combien de temps habitez-vous dans votre logement?</li><li>• Comment s'est passée votre recherche de logement? Pour quelles raisons?</li><li>• Qu'est-ce que vous pensez de votre logement? Qu'est-ce que vous aimez dans votre logement? Qu'est-ce que vous aimez moins?</li><li>• Si tout était possible, quel serait votre logement rêvé?</li><li>• De manière générale, que pensez-vous de la qualité des logements dans votre quartier? des prix des logements dans votre quartier?</li><li>• Quels sont les manques en matière de logement dans votre quartier?</li><li>• D'après vous, comment pourrait-on améliorer l'accès à un logement abordable, sain et sécuritaire dans votre quartier? Quelles seraient les politiques à mettre en place?</li></ul>
Saint-Léonard	Espaces verts et publics	<ul style="list-style-type: none"><li>• Quels sont les principaux espaces publics ou espaces verts que vous fréquentez? Situez-les sur la carte et expliquez pour quelles raisons vous les fréquentez.</li><li>• Vous sentez-vous confortable et en sécurité dans ces espaces? Pour quelles raisons?</li><li>• Est-il facile pour vous d'accéder à pied ou en transports à ces espaces publics et à ces espaces verts dans votre quartier?</li><li>• De manière générale, est-ce qu'il y a assez de services et d'infrastructures publics dans votre quartier?</li><li>• Trouvez-vous que vous habitez dans un environnement avec suffisamment d'espaces verts et de services?</li><li>• Comment qualifieriez-vous les espaces verts dans votre quartier? (Bien entretenus? Conviviaux? Sécuritaires? Faciles à atteindre à pied et en transports en commun?)</li><li>• Si tout était possible, comment seraient aménagés les parcs et les espaces publics dans votre quartier?</li><li>• Selon vous, comment pourrait-on améliorer l'accès aux espaces publics et aux espaces verts dans votre quartier?</li></ul>

# Annexe 3

## Questions du sondage

*En cochant cette case, je reconnais avoir reçu, lu et compris les renseignements sur le projet de recherche et sur ce qu'implique ma participation volontaire au projet. Toutes les informations recueillies demeureront strictement confidentielles.*

QUESTION	TYPE DE QUESTION
1 Dans quel quartier de la ville de Montréal résidez-vous?	Menu déroulant
2 Quel est votre groupe d'âge?	Réponse unique
3 À quel genre vous identifiez-vous?	Réponse unique
4 Êtes-vous une personne en situation de handicap?	Réponse unique
5 Êtes-vous une personne autochtone (Premières Nations, Métis, Inuit)?	Réponse unique
6 Faites-vous partie d'une minorité visible au Canada? (Les membres des minorités visibles sont des personnes, autres que les Autochtones, qui ne sont pas de race ou de couleur blanche.)	Réponse unique
7 Faites-vous partie d'une minorité ethnique? (Les membres des minorités ethniques sont des personnes, autres que les Autochtones et les personnes d'une minorité visible, dont la langue maternelle n'est ni le français ni l'anglais.)	Réponse unique
8 Êtes-vous né.e au Canada?	Réponse unique
9 Quel est votre statut migratoire au Canada?	Réponse unique
10 Comment vous déplacez-vous au quotidien? Choisissez toutes les réponses qui s'appliquent.	Choix multiple
11 Quelle est la durée moyenne de votre trajet quotidien principal (vers le travail, vers l'école, pour aller faire vos courses ou des activités, etc.)? Indiquez le temps en minutes.	Question ouverte
12 Quelles sont les principales difficultés que vous rencontrez pour vous déplacer dans votre quartier? Choisissez toutes les réponses qui s'appliquent.	Choix multiple
13 Quel serait votre moyen de transport préféré dans votre quartier si tout était possible? Choisissez une option.	Réponse unique
14 Pensez à l'endroit où vous vivez actuellement. Êtes-vous...?	Réponse unique
15 Dans quel type de logement habitez-vous?	Réponse unique
16 Quelle est la taille de votre logement?	Réponse unique
17 Depuis quand habitez-vous dans ce logement? Indiquez au minimum l'année.	Question ouverte
18 Combien payez-vous chaque mois pour votre logement? Indiquez le montant en \$CAD.	Question ouverte
19 Quel pourcentage cela représente-t-il par rapport aux revenus de votre ménage?	Réponse unique
20 Vous sentez-vous confortable dans votre logement?	Réponse unique
21 Pour quelles raisons?	Question ouverte
22 Avez-vous déjà rencontré un ou plusieurs des problèmes suivants avec votre logement? Choisissez toutes les réponses qui s'appliquent.	Choix multiple
23 Quels sont les espaces publics et équipements collectifs de la Ville que vous avez l'habitude de fréquenter? Choisissez toutes les réponses qui s'appliquent.	Choix multiple



## Annexe 3 (suite)

### Questions du sondage

24	Pour quelles raisons les fréquentez-vous? Choisissez toutes les réponses qui s'appliquent.	Choix multiple
25	D'après vous, quels sont les services et les équipements collectifs qui manquent dans votre quartier?	Question ouverte
26	<p>Notez les 5 affirmations suivantes sur une échelle de 1 à 6.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il y a assez de végétation et de nature dans mon quartier.</li> <li>• Il est facile de se rendre en transports ou à pied dans ces espaces.</li> <li>• Les espaces verts de mon quartier sont généralement sécuritaires.</li> <li>• Les espaces verts de mon quartier sont généralement conviviaux.</li> <li>• Les espaces verts de mon quartier sont généralement bien entretenus.</li> </ul>	Échelle de Likert
27	Avez-vous une connexion Internet à votre domicile?	Réponse unique
28	Comment vous connectez-vous à Internet? Choisissez toutes les réponses qui s'appliquent.	Choix multiple
29	Avez-vous l'habitude de vous impliquer pour des sujets qui vous tiennent à cœur dans votre quartier?	Réponse unique
30	Si oui, dans quel type d'organismes ou d'institutions vous impliquez-vous? Cochez toutes les réponses qui s'appliquent.	Choix multiple
31	<p>Notez les 3 affirmations suivantes sur une échelle de 1 à 6.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• J'ai l'impression d'avoir la possibilité de créer des changements dans mon quartier.</li> <li>• J'ai l'impression que ma voix est entendue.</li> <li>• J'ai accès à l'information de la Ville sur les événements et les consultations publiques organisés dans mon quartier.</li> </ul>	Échelle de Likert
32	Quelles sont les difficultés que vous rencontrez pour participer aux activités culturelles, sociales et/ou politiques organisées dans votre quartier (par ex. : fête de quartier, conseil municipal, etc.)? Choisissez toutes les réponses qui s'appliquent.	Choix multiple
33	D'après vous, quelles seraient les mesures à mettre en place pour encourager votre participation, et plus généralement celle des personnes immigrantes et/ou racisées, à l'aménagement de votre quartier et de Montréal?	Question ouverte

*Si vous souhaitez participer au tirage au sort d'une des 5 cartes-cadeaux d'une valeur de 50 \$, veuillez inscrire votre adresse courriel ci-dessous (sachez que cette information ne sera pas associée à vos réponses, dans un souci de confidentialité).*





