



ACTION-GARDIEN

Corporation de développement communautaire de Pointe-Saint-Charles
2390 rue de Ryde, suite 203, Montréal, Québec, H3K 1R6
www.actiongardien.org
info@actiongardien.org
514-509-0795

MÉMOIRE D'ACTION-GARDIEN
Corporation de développement communautaire
de Pointe-Saint-Charles

Sur
LA VIE NOCTURNE MONTRÉLAISE

Dans le cadre des consultations publiques de la Commission
sur le développement économique et urbain et l'habitation de
la Ville de Montréal

MARS 2024

Action-Gardien

La Corporation de développement communautaire (CDC) Action-Gardien est le regroupement des organismes communautaires du quartier Pointe-Saint-Charles. Depuis 1981, Action-Gardien est un espace que se sont donné les groupes pour s'informer, partager leurs expériences, agir conjointement et solidairement sur les dossiers cruciaux qui influencent les conditions de vie de la population de Pointe-Saint-Charles. Action-Gardien a pour mission l'action concertée et la mobilisation des organismes, des personnes résidentes et des autres responsables de l'action locale autour d'enjeux sociaux, politiques, économiques et environnementaux. Par la mobilisation citoyenne, Action-Gardien vise à renforcer la prise en main par la population de l'amélioration de ses conditions de vie.

Toutes les interventions de la CDC s'inscrivent dans une perspective de défense des droits et de changement social. Action-Gardien agit selon une approche globale pour l'amélioration des conditions et du cadre de vie de l'ensemble de la population, mais défend particulièrement les besoins et les intérêts des populations plus marginalisées. Héritière d'une tradition d'entraide et de solidarité datant des premiers comités citoyens et groupes populaires qui ont milité depuis les années 1960 pour la défense de leurs droits, Pointe-Saint-Charles a encore aujourd'hui un milieu communautaire tissé serré. Notre CDC regroupe 25 membres, soit 23 réguliers et 2 observateurs.

Membres réguliers

1. Action Santé
2. Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles
3. Centre africain de développement et d'entraide (CADE)
4. Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles
5. Cité des Bâtisseurs
6. Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles
7. Club populaire des consommateurs
8. Comité des personnes assistées sociales
9. CPE Les enfants de l'avenir
10. Comité des sans-emploi de Pointe-Saint-Charles
11. Familles en action
12. Le Détour
13. Madame prend congé
14. Maison des jeunes AdoZone
15. Partageons l'espoir / Share the Warmth
16. Prévention Sud-Ouest
17. Projet Suivi Communautaire
18. Regroupement information logement (RIL)
19. Saint Columba House
20. Services juridiques communautaires de Pointe-Saint-Charles et Petite-Bourgogne
21. Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles
22. Travail de rue / Action communautaire (TRAC)
23. Welfare Rights Committee of South-West Montreal

Membres observateurs

24. Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO) / Carrefour jeunesse emploi (CJE)

25. 7 à Nous

En plus de ses membres, Action-Gardien entretient des liens étroits avec des partenaires communautaires non-membres (YMCA Pointe-Saint-Charles, Loisirs et culture Sud-Ouest, Cuisine Atout, Formétal, La Petite Maison sur La Prairie...) ainsi qu'avec des partenaires institutionnels (Arrondissement du Sud-Ouest, écoles, bibliothèque, Office municipal d'habitation de Montréal, Service de police de la ville de Montréal) et économiques, dont la Société de développement commercial (SDC).

Pour plus d'informations sur Action-Gardien, visitez actiongardien.org.

Le comité de l'OPA

Le comité de suivi de l'Opération populaire d'aménagement (OPA) soutient la mobilisation des personnes vivant dans le quartier sur des enjeux de proximité et assure un suivi actif sur différents dossiers. Ceux-ci incluent les parcs, le transport actif, l'accès aux berges, les équipements collectifs et les bruits. Il anime un mécanisme de lien en continu avec les élu.e.s et services de l'Arrondissement Le Sud-Ouest.

Reconnaissance

Les membres de l'OPA ont agi comme catalyseur pour la rédaction de ce document, avec le soutien d'autres personnes et groupes. Nous reprenons une ancienne proposition de Saskia Thibodeau du YMCA (« Ms. Jacqueline's Map », sur le Wi-Fi). Le YMCA a également aidé à organiser la consultation des jeunes d'avril 2023, qui a permis de dégager certaines demandes. Des revendications du Regroupement Information Logement (RIL) sont aussi reprises concernant les pratiques hôtelières.

Pour plus informations, contactez Simon Paquette :
simon@actiongardien.org, 438-509-7522.



Table des matières

Pour un autobus de nuit dans Pointe-Saint-Charles	5
Mise en contexte.....	5
Désenclaver le quartier à toute heure de la journée	5
Pour les personnes qui résident.....	5
Pour les commerces locaux	6
Évoluer avec la population.....	6
Conclusion.....	7
Recommandation.....	7
Pour rehausser le sentiment de sécurité et la cohabitation nocturnes	7
L'importance d'un éclairage urbain adéquat	7
Recommandation	8
Un réseau Wi-Fi public comme levier de protection nocturne.....	8
Recommandations	9
La lutte au tapage nocturne : le cas du Clubhaus.....	9
Recommandations	10
Pour créer un environnement sonore nocturne qui soit sain et convivial.....	10
Des bruits variés et récurrents qui impactent le sommeil.....	10
Des opportunités d'interventions municipales en matière de bruits des transports ...	12
L'importance de contraventions basées sur le revenu.....	13
Recommandations.....	13
Synthèse des recommandations	14

Pour un autobus de nuit dans Pointe-Saint-Charles

Dans le contexte d'une consultation publique sur la vie nocturne montréalaise et une remise en question des infrastructures socioculturelles, Action-Gardien, la corporation de développement communautaire de Pointe-Saint-Charles, invite les élu.e.s à considérer l'accessibilité nocturne du quartier et à agir en conséquence.

Mise en contexte

Les besoins en transport en commun à Pointe-Saint-Charles ne sont plus adaptés aux réalités du quartier. L'économie manufacturière, autrefois dominante, imposait des horaires de travail fixes et orientés sur des lieux de rassemblement quotidiens centralisés. Aujourd'hui, la diversification des emplois et l'essor du télétravail ont entraîné une variété d'horaires et de trajets, rendant le transport en commun existant moins utiles pour plusieurs résident.e.s. La pandémie de 2020 n'a fait qu'accentuer cette tendance.

De plus, en 2024, le transport en commun ne répond plus seulement aux besoins de déplacement domicile-travail. Les résident.e.s du quartier l'utilisent également pour des activités socioculturelles régulières, des loisirs et des visites entre proches, souvent en dehors des heures de pointe. En bref, avec la diversification des horaires de travail, il y a un besoin croissant de transport en commun pour accéder à des activités à travers la métropole. De plus, lorsque la ville envisage des secteurs 24 heures, nous devons également considérer les modalités d'accès à ces secteurs, toujours dans une perspective d'équité urbaine.

Désenclaver le quartier à toute heure de la journée

La mobilité nocturne présente de nombreux avantages pour le bien-être des citoyen.e.s ainsi que pour les commerces locaux. Montréal est une ville reconnue pour ses festivités nocturnes de plus en plus accessibles au grand public, et il est essentiel que les résident.e.s de ce quartier entouré de canaux, de voies ferrées et d'autoroutes puissent y accéder autant que les autres Montréalais.e.s. Dans une perspective d'équité, nous estimons qu'un service d'autobus de nuit pourrait être bénéfique autant à nos citoyen.ne.s et que nos commerces, ajoutant ainsi ce quartier et ses environs à une constellation grandissante de quartiers montréalais où la vie culturelle bat son plein.

Pour les personnes qui résident

Avec La Petite-Bourgogne, le territoire de Pointe-Saint-Charles se démarque en tant qu'un des seuls quartiers de Montréal sans service de bus de nuit. [Un sondage que nous avons mené en 2022](#) (OPA, 2022, p.18-19) nous a permis de constater que plusieurs résident.e.s éprouvent des difficultés à accéder à leur emploi de nuit et à participer à des activités socioculturelles le soir. Le manque d'un service nocturne a également été constaté dans [un rapport de l'Arrondissement](#) sur les déplacements locaux (CIMA 2013, p.18). Ceci n'est pas surprenant : géographiquement, il est facile

d'observer le manque béant d'accès au [réseau de nuit existant de la STM](#), puisque les résident.e.s du nord et de l'est du quartier doivent parcourir plus de 2 kilomètres à pied pour accéder aux arrêts de bus les plus proches (la ligne [350 ouest](#)), qui va du centre-ville à Verdun sans passer par la Pointe. Cela représente environ une demi-heure de marche depuis le secteur du Bâtiment 7, dont la brasserie Les Sans-Tavernes et les studios Grande sont associés à des horaires atypiques. Dans une perspective d'équité territoriale et de justice spatiale, ceci est inacceptable lorsque la vaste majorité des Montréalais, de Lachine à Rivière-des-Prairies, ont accès à un service de bus de nuit à proximité, peu importe sa fréquence.

Il y a peu d'alternatives et, dans une ville hivernale, de telles distances peuvent même être dangereuses le soir. L'augmentation du service Bixi à l'année est un changement bienvenu, mais le [réseau à l'année](#) ne dessert toujours pas la Pointe en 2024. En été, les rares stations du territoire sont souvent bondées la nuit. Les citoyen.ne.s sont alors contraint.e.s de dépenser davantage pour prendre un taxi, ou bien de dépendre d'une voiture personnelle. Ni l'un ni l'autre n'est réaliste dans un contexte où les ménages font face à une précarisation financière croissante, où la mobilité non motorisée est synonyme de bien-être, et surtout dans une perspective de transition écologique des ménages dont l'urgence n'a pas besoin d'être soulignée ici.

Pour les commerces locaux

Autrefois le quartier des 'cent tavernes', Pointe-Saint-Charles a connu depuis quelques décennies une baisse de l'activité commerciale nocturne avec sa désindustrialisation rapide. Cependant, il connaît depuis quelque temps un regain d'activité commerciale locale, comme en témoigne le succès de certaines coopératives et entreprises locales comme Les Sans-Tavernes et la fondation récente d'une société de développement commercial (SDC). L'introduction d'un service de bus de nuit serait non seulement bénéfique pour les commerces existants, mais pourrait également stimuler l'introduction de nouvelles activités et lieux de rassemblement.

Évoluer avec la population

Le contexte démographique du quartier évolue depuis un certain temps, avec de plus en plus de jeunes adultes s'y installant. Cette population est particulièrement active la nuit comparée aux populations plus âgées. De plus, d'importants projets urbains contribuent actuellement à l'augmentation de la population du quartier et de ses environs, une tendance qui devrait se poursuivre dans les années à venir.

- Le développement des Anciens ateliers du CN dans le sud du quartier, un secteur distant de plus de 2,5 kilomètres du bus 350.
- Des développements résidentiels sur Saint-Patrick.

Les changements urbains environnants attirent également davantage de population dans et à proximité du quartier, comme en témoignent :

- Le développement de Griffintown, avec des milliers de résident.e.s supplémentaires aujourd'hui, par rapport à 2010, mais toujours aucun service de nuit.
- Le futur développement de Bridge-Bonaventure, qui viendra s'ajouter à la population déjà importante de Griffintown.

Un service de bus de nuit qui pourrait éventuellement desservir le quartier de Griffintown devrait absolument également desservir le quartier de Pointe-Saint-Charles.

Conclusion

Un service de bus de nuit serait un pas significatif vers la création d'un environnement urbain plus inclusif et dynamique, permettant aux habitant.e.s de profiter pleinement des opportunités socioculturelles de la métropole et aux commerces locaux de prospérer.

Dans le cadre de la refonte des réseaux d'autobus de la STM et de la revitalisation de la vie nocturne montréalaise, nous vous appelons à mettre en place un service d'autobus de nuit desservant Pointe-Saint-Charles et ses environs.

Recommandation

- Mettre en place un service d'autobus de nuit desservant Pointe-Saint-Charles.

Pour rehausser le sentiment de sécurité et la cohabitation nocturnes

L'importance d'un éclairage urbain adéquat

L'enjeu de l'éclairage urbain dans le quartier revient très souvent. Pointe-Saint-Charles est mal éclairée, ce qui peut créer différents enjeux liés à la sécurité et au sentiment de sécurité. Par exemple, les craques dans les trottoirs et la glace peuvent devenir invisibles. Aussi, l'aisance à circuler et à se promener le soir et la nuit peuvent s'avérer difficiles lorsqu'on ne voit pas qui se situe à proximité de soi. C'est un enjeu féministe et d'équité dans l'espace public.

Ces enjeux sont notamment revenus lors d'une activité organisée en avril 2023 auprès de jeunes de 12 à 15 ans. Plusieurs ont exprimé des craintes liées à la noirceur, ce qui démontre la dimension structurante de la luminosité dans l'aménagement du quartier, dans les choix et l'organisation des habitudes de vie des gens. Ainsi, nous pensons que l'éclairage devrait être inclus comme élément favorisant la mobilité. Parmi les lieux spécifiques mentionnés par rapport à la noirceur, il nous a notamment été indiqué les abords des stations de métro ainsi que les ruelles.

L'objectif n'est pas de créer un éclairage aussi lumineux que dans le jour, partout, en tout temps. Mais il est plus que raisonnable, surtout dans le cadre de la vitalité et de l'encadrement de la vie nocturne, de demander un éclairage adéquat des principaux corridors de déplacement piétons.

Recommandation

- Améliorer l'éclairage à Pointe-Saint-Charles dans les corridors de déplacement piéton, en portant une attention particulière aux abords de la station Charlevoix, aux arrêts d'autobus et aux corridors de mobilité à l'intérieur des parcs et ruelles.

Un réseau Wi-Fi public comme levier de protection nocturne

Le téléphone intelligent est vite devenu un outil indispensable à la sécurité des personnes adolescentes en leur permettant de communiquer avec leurs parents et de vérifier les horaires du transport en commun lorsqu'elles sont à l'extérieur de la maison. Il s'agit également souvent de leur seule bouée de secours si jamais elles se retrouvent en difficulté, en situation de danger ou sans repères. C'est un enjeu particulièrement préoccupant à la noirceur.

Bien qu'une proportion importante des personnes adolescentes de Pointe-Saint-Charles dispose d'un téléphone portable, leurs familles ne sont souvent pas en mesure de payer les frais mensuels prohibitifs associés aux forfaits et aux données mobiles qui sont pourtant nécessaires afin de faire en sorte que ces appareils servent d'outils de communication sécurisants pour les jeunes du quartier.

Comme les jeunes ayant un téléphone cellulaire sans forfait ni données mobiles doivent obligatoirement être connectés à un réseau Wi-Fi afin de pouvoir envoyer des messages, recevoir des messages et effectuer des appels vocaux, il s'agit dans ces cas d'un outil de communication peu fiable et très limité, qui fait malheureusement très peu pour sécuriser les personnes adolescentes de Pointe-Saint-Charles, et encore moins pour rassurer leurs parents en cas d'urgence.

Présentement, [le site web de la ville de Montréal](#) ne compte que trois sites d'accès au Wi-Fi public dans Pointe-Saint-Charles :

- La bibliothèque de Saint-Charles, 1050 d'Hibernia
- Le centre sportif Saint-Charles, 1055 d'Hibernia
- Le centre des aînés, 2401 Mullins

Or, fait important : les 3 points d'accès Wi-Fi se trouvent tous à proximité, les deux premiers étant à moins de 50 mètres, et le troisième à moins de 200 mètres des deux premiers. Considérant l'étendue du quartier, il faudrait plusieurs autres points d'accès publics afin de subvenir aux besoins citoyens.

En plus d'augmenter le nombre d'accès publics au Wi-Fi, il est proposé de créer une carte du quartier indiquant les accès Wi-Fi disponibles. Ainsi, avec la collaboration des centres, commerces, établissements et organismes du quartier souhaitant collaborer, nous pourrions créer une carte géographique indiquant les lieux offrant un accès Wi-Fi à Pointe-Saint-Charles. Cette carte-repère serait ensuite distribuée directement auprès des jeunes et autres groupes démographiques du quartier pouvant en bénéficier, selon l'intérêt démontré. La carte ne comprendrait que les centres, commerces et organismes qui accepteraient de participer, et comporterait deux sortes de marqueurs indiquant le type d'accès Wi-Fi offert par chaque établissement :

- Un marqueur **Accès rapide** indiquant que les personnes utilisatrices sont les bienvenues à emprunter le Wi-Fi à l'extérieur, de façon rapide, pour les dépanner en cas de besoin (ex. boulangerie, pizzeria, etc.)
- Un marqueur **Accès prolongé** indiquant que les personnes utilisatrices sont également les bienvenues à utiliser le WiFi sur les lieux, pour de plus longues durées (ex. Maison des jeunes, YMCA, bibliothèque, etc.)

De nombreux centres communautaires et commerces offrent déjà un accès Wi-Fi gratuit, également détectable à l'extérieur de leurs locaux, tout comme le YMCA. Il est donc peu probable que cette initiative encourage la flânerie puisque les personnes adolescentes de Pointe-Saint-Charles disposent déjà d'un grand nombre de lieux de rencontre populaires. De plus, puisqu'il s'agit d'un quartier riche en collaboration communautaire, il est fort probable qu'un nombre important de commerces et établissements privés soient également intéressés à participer à cette initiative dans un contexte de sécurisation des jeunes et des familles à faible revenu habitant le quartier.

Recommandations

- Améliorer la couverture du réseau MTLWiFi offert par la Ville de Montréal à l'intérieur de Pointe-Saint-Charles en ciblant les principaux corridors de déplacement piéton.
- Faciliter l'identification des points d'accès Wi-Fi publics et communautaires en créant une carte-repère, qui serait distribuée en priorité à certains groupes démographiques.

La lutte au tapage nocturne : le cas du Clubhaus

Au printemps 2022 a ouvert le Clubhaus au 1764, rue du Centre. Il s'agit d'un site utilisé pour des réservations hôtelières de luxe sur Airbnb. [Tel que cela a été rapporté dans l'actualité en mars 2023](#), des voisin.e.s du Clubhaus et le réseau communautaire de Pointe-Saint-Charles se mobilisent depuis le début 2022 pour demander la fermeture de ce Airbnb, qui dérange le voisinage par des fêtes nocturnes à n'en plus finir. Cela constitue une conséquence directe de la gentrification qui impacte le quartier et ses résident.e.s. Or, notre quartier n'existe pas pour que des touristes viennent y faire la

fête jusqu'aux petites heures du matin et déranger tout le monde. Notons qu'un des problèmes principaux est la présence de fêtes avec bar-terrasse et spa sur le toit à toute heure du jour.

[Comme vous pouvez le constater sur le site d'Airbnb](#), le site est toujours disponible à la réservation. Il se loue entre 3000\$ et 6000\$, selon le mois, en plus d'énormes autres frais et taxes. Déjà que l'utilisation de cette plateforme est un énorme problème quant à la disponibilité des logements locatifs dans le quartier, l'utilisation de cet endroit pour des fêtes bruyantes vient en plus ruiner la vie du voisinage.

Recommandations

- Être beaucoup plus prudent lors de l'octroi de permis d'hôtellerie dans les secteurs résidentiels.
- Lutter davantage contre les pratiques hôtelières qui ne respectent pas le cadre réglementaire en n'hésitant pas à retirer le permis aux responsables récidivistes de contravention des règles sur le tapage nocturne, comme le *Clubhaus*.

Pour créer un environnement sonore nocturne qui soit sain et convivial

Des bruits récurrents des transports qui impactent le sommeil

Nous constatons différents problèmes dans le quartier liés aux bruits, en particulier ceux liés aux transports. En ce sens, le cas des trains de marchandises, du Réseau express métropolitain (REM) et de l'autoroute 15 sont des sources d'émissions de bruits qui nuisent à la qualité de vie et au sommeil des résident.e.s de Pointe-Saint-Charles de façon systématique, quoique variable selon l'heure, la journée, la période de l'année et la localisation. Passons rapidement en revue ces trois cas :

- Les trains de marchandises sont une source de bruit importante dans le quartier. Beaucoup de démarches ont été faites dans les dernières années dans le quartier, particulièrement auprès du Canadien National (CN) qui fait circuler des trains de marchandises. Un élément important des revendications est lié aux comportements ferroviaires nocturnes. Un des éléments qui ressort est que l'Office des transports du Canada (OTC) a des leviers limités. Pour en savoir davantage, [cliquez ici](#) sur les démarches du comité Nous et les trains (NTU). Action-Gardien et son comité vont continuer ses démarches avec le CN, et remercie l'Arrondissement Le Sud-Ouest pour le financement d'une récente étude de bruits, mais ne manque pas l'occasion de mentionner qu'il bénéficierait d'un plus large soutien municipal.
- Le Réseau express métropolitain (REM) émet beaucoup plus de bruits qu'espéré. Il suit les normes de la Politique sur les bruits routiers du gouvernement du Québec, mais celle-ci n'est pas du tout adaptée à une

infrastructure comme le REM, car la dispersion de ses bruits est beaucoup plus étendue que les routes et que le REM émet ses sons de même niveau durant presque toute la journée. [Voyez ici](#) le sondage publié par Action-Gardien en 2023. CDPQ Infra a débuté l'implantation de mesures pour réduire ses bruits, mais ça ne semble pas encore suffisant. On peut notamment critiquer l'absence d'absorbeurs dynamiques dans la courbe du quartier, dans le secteur du Bâtiment 7. Des citoyen.ne.s de ce secteur nous indiquent justement être encore être perturbés par ses bruits, malgré les travaux.

- L'autoroute 15 a augmenté les bruits qu'elle génère, tant du côté de Verdun que de Pointe-Saint-Charles, depuis son élargissement dans le cadre du nouveau pont Samuel-De Champlain. [Une pétition a été déposée](#) officiellement à la Chambre des communes en janvier 2024. Les impacts sur l'environnement sonore de Pointe-Saint-Charles ne sont malheureusement toujours pas reconnus, notamment car une partie de ces bruits sont confondus avec ceux du chemin de fer du Canadien national (CN).

En prenant ces trois cas dans leur globalité, voici trois constats généraux qui doivent être pris en compte :

- Les bruits des transports causent principalement des problèmes liés à la concentration et à la qualité du sommeil, ce qui a des conséquences importantes sur la qualité de vie et la santé des résident.e.s de Pointe-Saint-Charles.
- Deux types de bruit sont parfois confondus, ce qui a des impacts importants sur les politiques publiques. Voici un extrait d'étude commandée par Action-Gardien en 2023 et réalisée par une firme indépendante experte en acoustique :

« [...] nombre d'incompréhensions, voire de conflits entre les riverains d'infrastructures ferroviaires et les gestionnaires de ces infrastructures, proviennent de la confusion entre [la « gêne instantanée » et la « gêne de long terme »]. [...] Ainsi, de façon générale, quand les riverains parlent de bruit ferroviaire, ils évoquent l'intensité du bruit au passage des trains et donc des niveaux de bruit maximum, ou des émergences. Compte-tenu de ces deux types de gêne, il est donc essentiel lorsqu'on parle d'un niveau de bruit ferroviaire de différencier deux notions : le bruit « instantané » au passage de train, [et] la dose de bruit sur une période (cumul d'énergie sonore) également appelée « niveau de bruit moyen ». »

Il faut donc des actions publiques appropriées pour chacun de ces deux types de mesures du bruit.

- Finalement, chaque groupe contributif à l'environnement sonore ne reconnaît que ses propres bruits, malgré que l'effet cumulé ait un impact important. La Politique sur le bruit routier du gouvernement du Québec reconnaît certes que des mesures de mitigation doivent être mises en place de façon croissante selon

le niveau de bruit préalable, mais les obligations sont laxistes et les cumuls existants, notamment ceux entre paliers, ne semblent pas concernés. Ainsi, la Ville de Montréal devrait assumer un leadership de concertation de réduction du bruit entre les différents ordres de gouvernance du bruit.

Des opportunités d'interventions municipales en matière de bruits des transports

Nous comprenons que les compétences municipales sont limitées en matière de réglementation du bruit, en particulier pour des infrastructures de compétence fédérale ou provinciale comme les trains de marchandises, le REM ou l'autoroute 15. Néanmoins, la Ville dispose de différents leviers pour accentuer la pression auprès des partenaires des autres paliers, et soutenir les revendications citoyennes :

- Soutenir la recherche sur les causes et impacts des bruits urbains, des solutions pour les amoindrir, ainsi que financer des études de bruit spécifiques dans les quartiers impactés, notamment du point de vue de la santé et des conséquences sur le sommeil ;
- Établir des objectifs de réduction du bruit basés sur des recherches indépendantes, puis mettre en œuvre un plan de réduction, incluant une adaptation des réglementations en matière d'urbanisme et de mobilité, notamment à travers le futur Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) ;
- Travailler avec les partenaires des autres paliers pour renforcer la réglementation du bruit de façon concertée en appuyant des règles et lois reconnaissant les différences d'impacts entre le jour et la nuit, notamment au sein de la Politique sur le bruit routier du Québec ;
- Travailler avec les partenaires des autres paliers pour renforcer la gouvernance et l'autorité publique sur la réglementation des bruits, notamment auprès de l'Office des transports du Canada (OTC), de Transports Canada et du ministère des Transports et de la mobilité durable du Québec (MTMD) ;
- Continuer de revendiquer auprès du gouvernement du Québec la compétence d'implanter des radars photos sur le territoire montréalais ;
- Revendiquer auprès du gouvernement du Québec que l'implantation de radars photos ne soit plus seulement possible dans les cas d'insécurité routière, mais dans tous les cas d'excès de vitesse, notamment ceux ayant des impacts indus sur les populations avoisinantes en matière de bruits et de perturbation excessive de la quiétude nocturne ;
- Soutenir la mise en place des radars de vitesse et des radars sonores pédagogiques à travers la Ville.

L'importance de contraventions basées sur le revenu

Le droit à la mobilité inclut le droit à la sécurité et au sentiment de sécurité lors des déplacements, peu importe le mode de transport, le genre, l'âge, les capacités et les autres caractéristiques identitaires et démographiques. Pour mettre en œuvre la sécurité sur la route, le gouvernement du Québec semble surtout avoir privilégié, dans les dernières années, l'augmentation du coût des contraventions au Code de la sécurité routière (CSR).

Or, en appliquant une pénalité financière, son efficacité est soumise aux capacités financières des individus. Ainsi, son efficacité se voit être extrêmement variable selon les différences de revenus entre personnes : une personne très aisée peut voir une pénalité financière comme le tarif pour contrevenir à la loi, tandis qu'une personne peu aisée peut, pour la même infraction, devoir couper dans des besoins essentiels, pour elle ou des proches qui en sont dépendant. Ainsi, proposer des pénalités accrues pour des infractions au CSR ne peut être fait sans aborder le problème de l'uniformité des pénalités financières.

Tant pour des questions d'efficacité que de justice sociale, il est donc crucial que les contraventions soient basées sur le revenu, comme cela se fait dans d'autres pays. Cela concerne aussi d'éventuelles pénalités liées à des bruits excessifs causés par des automobiles, comme nous en proposons ici.

Recommandations

- Développer et soutenir l'expertise montréalaise sur les mesures et les sources du bruit, notamment par le biais de la Direction régionale de santé publique (DRSP) et du Carrefour de la recherche urbaine de Montréal (CRUM).
- Établir des objectifs de réduction du bruit et appliquer plus sévèrement la réglementation municipale sur le bruit urbain, particulièrement lors des 3 périodes de la vie nocturne (soirée, cœur de la nuit et petit matin).
- Assumer un leadership municipal sur les sources d'émission multiples dans les quartiers afin de développer une concertation intergouvernementale efficace et enrayer le manque de reconnaissance des impacts des bruits simultanés.
- Implanter des radars photos pour les contraventions de vitesses bruyantes et des radars sonores pour les véhicules excessivement bruyants, tout en adaptant le coût des amendes au revenu des personnes contrevenantes.
- Travailler avec les partenaires de tous les paliers pour intégrer à la réglementation du bruit l'impact différencié du bruit selon l'heure de la journée, comme « Lden », à la fois selon ses niveaux moyens et selon l'intensité et la quantité de ses pics maximums.

Synthèse des recommandations

Pour un autobus de nuit dans Pointe-Saint-Charles

1. Mettre en place un service d'autobus de nuit desservant Pointe-Saint-Charles.

Pour rehausser le sentiment de sécurité et la cohabitation nocturnes

2. Améliorer l'éclairage à Pointe-Saint-Charles dans les corridors de déplacement piéton, en portant une attention particulière aux abords de la station Charlevoix, aux arrêts d'autobus et aux corridors de mobilité à l'intérieur des parcs et ruelles.
3. Améliorer la couverture du réseau MTLWiFi offert par la Ville de Montréal à l'intérieur de Pointe-Saint-Charles en ciblant les corridors de déplacements piétons.
4. Faciliter l'identification des points d'accès Wi-Fi publics et communautaires en créant une carte-repère, qui serait distribuée en priorité à certains groupes démographiques.
5. Être beaucoup plus prudent dans l'octroi de permis d'hôtellerie dans les secteurs résidentiels.
6. Lutter davantage contre les pratiques hôtelières qui ne respectent pas le cadre réglementaire en n'hésitant pas à retirer le permis aux responsables récidivistes de contravention des règles sur le tapage nocturne, comme le *Clubhaus*.

Pour créer un environnement sonore nocturne qui soit sain et convivial

7. Développer et soutenir l'expertise montréalaise sur les mesures et les sources du bruit, notamment par le biais de la Direction régionale de santé publique (DRSP) et du Carrefour de la recherche urbaine de Montréal (CRUM).
8. Établir des objectifs de réduction du bruit et appliquer plus sévèrement la réglementation municipale sur le bruit urbain, particulièrement lors des 3 périodes de la vie nocturne (soirée, cœur de la nuit et petit matin).
9. Assumer un leadership municipal sur les sources d'émission multiples dans les quartiers afin de développer une concertation intergouvernementale efficace et enrayer le manque de reconnaissance des impacts des bruits simultanés.
10. Implanter des radars photos pour les contraventions de vitesses bruyantes et des radars sonores pour les véhicules excessivement bruyants, tout en adaptant le coût des amendes au revenu des personnes contrevenantes.
11. Travailler avec les partenaires de tous les paliers pour intégrer à la réglementation du bruit l'impact différencié du bruit selon l'heure de la journée, comme « Lden », à la fois selon ses niveaux moyens et selon l'intensité et la quantité de ses pics maximums.