

# Mémoire

Résumé des idées exprimées lors du

Remue\_GEDI du 23 février 2016

présenté à

l'Office de consultation publique de Montréal

dans le cadre de la consultation sur

la réduction de la dépendance aux énergies fossiles

par

**GÉNÉRA-  
TION  
D'IDÉES**

# Table des matières

<b>À propos de Générations d'idées</b> .....	2
<b>L'exercice de consultation</b> .....	3
<b>Raisons de notre intérêt pour le projet</b> .....	4
<b>Opinions quant au projet</b> .....	5
Piste 6 : Développer le transport en commun.....	6
Piste 8 : Gérer la demande en transport de façon efficace .....	7
Piste 9 : Développer le transport actif .....	8
Premier défi du transport actif : La sécurité	
Second défi du transport actif : L'accessibilité	
Troisième défi du transport actif : La propreté	
Piste 11 : Diminuer les émissions de GES par véhicule .....	10
Plan directeur de gestion des matières résiduelles de l'agglomération de Montréal (PDGMR) .....	11
<b>Préoccupations liées au projet</b> .....	12
<b>Nos propositions</b> .....	14
Accompagner toutes les stratégies d'éducation et de sensibilisation du public.....	14
Bâtiments .....	16
Verdissement .....	16
Désinvestissement de l'industrie fossile .....	17
<b>Conclusion</b> .....	18
Comité de rédaction .....	19
Autres membres du comité organisateur .....	19
Invités (experts) .....	19

# À propos de Générations d'idées

Génération d'idées est une organisation à but non lucratif, indépendante et non partisane. Sa mission est d'offrir aux Québécois âgés de 18 à 35 ans un espace propice à l'expression d'idées porteuses, à l'image de la relève en vue de faire face aux défis à venir de notre société.

L'organisation est d'abord un incubateur d'idées valorisant l'expression des opinions divergentes et stimulant l'innovation qui jaillit de la confrontation des points de vue. Elle se présente aussi comme un porte-voix, diffusant l'effervescence créative de la relève au sein du débat public. Ainsi, elle permet de poser un regard nouveau sur les enjeux sociaux, économiques, environnementaux, politiques et culturels du Québec d'aujourd'hui et de demain. Surtout, l'organisation cherche, à travers ces échanges, à responsabiliser la relève québécoise vis-à-vis les nombreux défis qui attendent le Québec au cours des prochaines années. Les valeurs de Génération d'idées sont l'intégrité, le service de la démocratie, le pragmatisme, la tolérance et l'esprit d'initiative. Les activités de l'organisme sont principalement des consultations, des formations et des sommets. Génération d'idées publie occasionnellement des rapports et des mémoires. Les activités de l'organisme sont entièrement basées sur le travail de bénévoles qui s'investissent afin de permettre à notre génération de s'exprimer et d'être entendue.

# L'exercice de consultation

Afin de produire un rapport de consultation, nous nous sommes livrés aux deux exercices suivants :

1) Créer une page Facebook<sup>1</sup> pour partager des documents et entamer une discussion sur la réduction des GES à Montréal. Cela nous a permis de préparer le terrain et de promouvoir la soirée de discussion du 23 février.

2) Tenir le 23 février 2016 une soirée de consultation ou Remue\_GEDI, intitulée « Comment vaincre l'immobilisme en matière énergétique » durant laquelle les 30 participants ont pu réfléchir ensemble et formuler des idées porteuses. Un Remue\_GEDI est une activité où 15 à 40 jeunes se rassemblent pour s'informer et prendre position sur une thématique donnée. Dans leurs délibérations, les participants ont été accompagnés par des personnes-ressources qui ont d'abord présenté les enjeux liés à la thématique et qui ont ensuite circulé parmi les groupes de discussion.

Le Centre Québécois du Droit de l'Environnement (CQDE) fut un partenaire dans l'organisation et la diffusion du Remue\_GEDI, mais n'a pas participé à la rédaction de ce mémoire, ayant lui-même soumis un mémoire séparé reflétant le point de vue de plusieurs juristes.

Les personnes-ressources pour cette soirée furent messieurs Kristian Gareau, coordonnateur du Front commun pour la transition énergétique, Renaud Gignac, avocat et économiste spécialisé en énergie et changements climatiques, et Yves-Marie Abraham, professeur de sociologie de l'économie à HEC Montréal.

---

<sup>1</sup> <https://www.facebook.com/events/820415654733883/>

Les trois questions suivantes furent discutées lors du Remue\_GEDI :

- 1) Quelles sont les initiatives les plus porteuses proposées par des instances gouvernementales ou déjà en place?
- 2) Quels sont les angles morts des initiatives, plans et programmes de ces instances?
- 3) Comment ces instances peuvent vous soutenir (par des incitatifs) afin que vous réduisiez vos émissions de GES?

Les trois questions ont été élaborées en ayant en tête la structure suggérée par l'OCPM pour la rédaction d'un mémoire portant sur la dépendance montréalaise aux énergies fossiles. Le présent mémoire est donc le fruit des réflexions des participants à ce Remue\_GEDI.

## Raisons de notre intérêt pour le projet

Faire de la Ville de Montréal un modèle des meilleures pratiques pour réduire la dépendance aux énergies fossiles est un projet rassembleur et inspirant auquel Génération d'idées souscrit entièrement.

Génération d'idées s'intéresse à la réduction des GES puisqu'il s'agit d'un sujet d'actualité qui affectera notre avenir à tous, mais dont les impacts affecteront davantage les plus jeunes et les générations futures. Année après année, le dossier des changements climatiques devient plus pressant. En effet, bien que des chercheurs aient tiré la sonnette d'alarme il y a des décennies, plusieurs citoyens et gouvernements ont tardé à réagir. L'ampleur de la tâche et des efforts nécessaires explique en partie ce délai de réaction. Or, avec la somme des données scientifiques maintenant disponibles, jouer à l'autruche n'est plus une option. Nous devons agir de manière responsable

envers les générations futures. De plus, une vaste gamme de solutions est à portée de main et devient à chaque jour plus accessible.

Les jeunes de 18 à 35 ans seront directement touchés par les décisions qui seront prises au niveau énergétique par la Ville de Montréal. Génération d'idées souhaite donc être le porte-voix des opinions portées par cette tranche démographique représentant plus de 16 % de la population<sup>2</sup>.

Génération d'idées souhaite combattre les inégalités sociales, et les injustices climatiques en font partie. En plus, les crises climatiques touchent principalement les plus pauvres du monde qui ont accès à moins de ressources afin de s'adapter aux dérèglements du climat.

Nous avons confiance que ce défi peut être relevé puisqu'il existe déjà des exemples de villes qui se sont complètement libérées des énergies fossiles. Citons l'exemple de la ville de Totnes<sup>3</sup> en Angleterre qui, depuis 2006, met en oeuvre le projet de se libérer de la dépendance aux énergies fossiles.

Nous avons choisi d'exprimer nos opinions, préoccupations et recommandations en les regroupant selon les grands thèmes et les pistes de solutions du plan de réduction des GES 2013-2020 de la collectivité montréalaise.

## Opinions quant au projet

Parmi les 12 pistes d'actions du plan de réduction des GES de Montréal, les pistes 6, 8, 9 et 11 furent celles qui suscitèrent le plus de réactions parmi les participants à notre Remue\_GEDI. En voici donc une analyse plus détaillée.

---

<sup>2</sup> Source : ISQ : [http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/profils/profil06/societe/demographie/demo\\_gen/pop\\_age06.htm](http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/profils/profil06/societe/demographie/demo_gen/pop_age06.htm)

<sup>3</sup> <http://reporterre.net/A-Totnes-la-transition-se-porte>

## Piste 6 : Développer le transport en commun

L'objectif de développer le transport en commun est reçu très favorablement par les jeunes, notamment, l'idée de développer un réseau de tramway moderne ou de système léger sur rails. La Ville de Montréal pourrait prendre exemple sur d'autres villes comme Istanbul ou Strasbourg qui accordent la priorité au tramway et aux bicyclettes par rapport aux voitures. En ce sens, les voies réservées et Service Rapide par Bus (SRB) sont pertinentes. Nous sommes également favorables au fait de continuer d'installer des feux blancs pour donner la priorité aux autobus.

Nous recommandons d'augmenter l'offre, la fréquence, la fiabilité, le confort et l'accessibilité du transport en commun pour en faire une option plus intéressante et « rationnelle ». Réduire le coût du transport en commun, ou du moins arrêter de l'augmenter, serait un incitatif important. Cela pourrait aller jusqu'à la gratuité complète. Un soutien financier public accru serait nécessaire, et nous encourageons Montréal à maintenir de telles demandes aux autres paliers de gouvernement. De la même manière, l'offre de transport en commun dans les quartiers industriels ou les parcs technologiques déjà existants laisse souvent à désirer. Cette offre limitée et la localisation de ces entreprises en bordure d'autoroutes favorisent implicitement le transport par véhicule individuel.

Changer le système d'accès aux transports en commun pour un système basé sur la confiance, comme en France, permettrait de faire entrer des personnes dans les autobus par toutes les portes, ce qui rendrait le système plus rapide. Bien entendu, si les transports en commun devenaient gratuits, cela permettrait de se débarrasser des tourniquets et autres barrières. Afin que tous bénéficient de ces progrès, nous estimons qu'il faudrait rendre tous les transports en commun plus accessibles aux personnes à mobilité réduite. Cela peut passer par exemple par l'installation de rampes ou d'ascenseurs dans l'ensemble des stations de métros.

Nous sommes en faveur des initiatives pour faire du métro et des autobus des lieux magnifiques et agréables, d'échanges et de rencontres via une offre diversifiée

d'activités. Il y en a de très beaux exemples dans le métro à Stockholm et Moscou. Des rencontres culturelles ou d'affaires ou des concours pourraient également se dérouler dans les transports en commun afin de susciter l'intérêt et modifier la perception de la population quant à ces lieux. Des programmes d'ambassadeurs du transport en commun et du transport actif (personnalités politiques, publiques) permettraient de changer l'image de « transport de pauvres ». Ces ambassadeurs utiliseraient les transports publics et y seraient vus et ceci créerait un effet d'entraînement.

### Piste 8 : Gérer la demande en transport de façon efficace

Il s'agit ici de prendre différents moyens pour réduire les besoins de transport, tant sur le plan de la fréquence des besoins que des distances parcourues.

En ce sens, nous sommes favorables aux pistes envisagées par la Ville pour augmenter sa densité. Nous l'encourageons à trouver différents moyens de rapprocher l'individu de son travail et de son lieu d'emplètes. Cela pourrait passer par un zonage mixant davantage le résidentiel et le commercial.

En ce sens, nous soutenons le développement orienté sur le transport (*Transit-Oriented Development* ou TOD) tel qu'envisagé dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. Il s'agit d'aménager des zones de densification autour de pôles de transport en commun, notamment des gares sur le parcours du Train de l'Est afin de favoriser l'usage des transports en commun et du covoiturage. Le plan suggère d'inciter les entreprises à s'installer dans ces zones. Par ailleurs, lorsqu'un développement commercial est soumis pour approbation à la Ville, nous suggérons une obligation additionnelle de fournir un « plan de transport » (des employés et des clients) dans le plan d'affaire. Ainsi, les nouvelles entreprises ou nouveaux développements seraient dans l'obligation de réfléchir à l'offre de transport entourant leur implantation avant d'obtenir des permis de la Ville de Montréal. Mais attention, bien que nous appuyions le développement de quartiers mixtes autour de pôles de transport en commun, encore faut-il que ces pôles soient liés entre eux de manière efficace.



Nous saluons votre suggestion de favoriser le télétravail afin de réduire la demande de transport. Toutefois, il faut rester à l'affût des conséquences négatives possibles telles que l'isolement des personnes. Pour cette raison, nous sommes d'avis que la Ville pourrait encourager ses propres employés à faire du télétravail, lorsque possible, à raison d'une ou deux journées par semaine. Ceci ne porterait donc pas entrave à la socialisation des employés ni à leur avancement professionnel, mais réduirait la consommation d'énergie liée aux transports pour plusieurs milliers de personnes.

En Angleterre, il existe depuis 2007 le *Work From Home Day* initié par Workwise UK. Ainsi, une journée par année, plusieurs millions de personnes n'utilisent aucun transport pour accomplir leur journée de travail. Par le fait même, cette campagne sensibilise la population à propos de sa trace énergétique en matière de transport.

## Piste 9 : Développer le transport actif

Le transport actif est principalement constitué de marche et de bicyclette. Toutefois, nous pourrions aussi y inclure les patins à roulette, planche à roulettes et trottinettes.

Les personnes utilisant les transports actifs sont confrontés à trois principaux problèmes : la sécurité, l'accessibilité et la propreté. Les intempéries peuvent amplifier chacun de ces trois irritants. En revanche, par l'aménagement urbain et la réglementation, la Ville peut minimiser ces irritants.

### Premier défi du transport actif : La sécurité

Sur le plan de la sécurité, les principaux risques sont : la collision avec les voitures en circulation, la collision avec des cyclistes, le dérapage et l'ouverture des portières des voitures stationnées. Une chaussée glissante, cahoteuse ou même trouée augmente les risques de collisions et de dérapage. En faisant un meilleur entretien de la chaussée, la Ville rend la route plus sécuritaire. Le déneigement des pistes cyclables

rendrait réellement les pistes quatre saisons et offriraient un espace sécuritaire pour la circulation des vélos. D'autres stratégies permettraient de réduire les risques de collision soit celle de stationner des voitures à gauche des pistes cyclables ou délimiter celles-ci par des poteaux de caoutchouc.

Un autre exemple d'initiative favorisant la sécurité des piétons et cyclistes est l'installation de saillies de trottoirs gazonnées. En plus d'être sécuritaire encourageant ainsi le transport actif, et d'être esthétiques, leur verdure absorbe des GES. Nous favorisons donc l'installation de ces saillies partout en ville.

#### Second défi du transport actif : L'accessibilité

Nous soutenons les gestes posés par la Ville afin d'augmenter l'étendue de son réseau cyclable. Pour les adeptes des transports actifs, il est toujours choquant de constater qu'une partie de notre itinéraire est infranchissable ou dangereuse sans faire appel au transport motorisé. Il s'agit le plus souvent de ponts ou d'échangeurs où les vélos sont interdits ou encore malvenus. Ces « pratiques d'urbanisme » sont clairement dépassées et à proscrire.

Toutes les nouvelles infrastructures routières (ponts, viaducs) devraient comporter une piste cyclable. En ce sens, nous recommandons d'aménager une piste cyclable sur le Pont Victoria et sur le nouveau Pont Champlain. Nous comprenons que la Ville n'est pas le seul acteur dans ces prises de décision, mais elle pourrait plaider davantage en ce sens. Nous soutenons le réseau blanc de voies cyclables déneigées l'hiver et allons plus loin en souhaitant que toutes les pistes cyclables soient accessibles durant les quatre saisons.

#### Troisième défi du transport actif : La propreté

Il n'est pas toujours évident de pratiquer du transport actif sans se salir, qu'il s'agisse de boue, de sable ou de sueur. Ainsi, les employeurs qui offrent des vestiaires et des

douches facilitent la vie de leurs employés qui optent pour le transport actif. Ces derniers pourront au moins s’y changer et même se laver au besoin. Ici, la Ville peut jouer plusieurs rôles soit donner l’exemple en tant qu’employeur et offrir de telles installations dans les édifices municipaux; inclure cet élément dans ses campagnes de sensibilisations; ou, à l’image de la série de programmes d’aide aux entreprises de type PRAM,<sup>4</sup> offrir un soutien financier aux entreprises ou aux propriétaires fonciers qui ajoutent ces installations dans le cadre de rénovations. Les taxes municipales pourraient même être modulées en partie en fonction d’initiatives favorisant la réduction d’émissions de GES (construction de douches, installation d’abri de vélo).

Montréal peut s’inspirer de mesures d’autres villes pour favoriser le cocktail de transport, c’est à dire la combinaison de plusieurs moyens de transports (transport actif, transport en commun, taxi, auto-partage) afin d’augmenter leur efficacité. Des supports à vélo sont déjà très répandus sur les autobus à Laval et à San Francisco. Malheureusement, sur les 220 circuits d’autobus de la STM, seulement huit offrent de tels supports. Il y a donc grandement place à amélioration. L’abri-vélo récemment inauguré à la station Lionel-Groulx s’inscrit dans cette vague. Par ailleurs, faire en sorte que les métros accueillent davantage les vélos serait également bienvenu. Combiner le vélo à du transport en commun s’avère surtout pertinent lorsqu’il y a un risque de précipitations (pour l’heure du retour) ou lorsqu’une partie de notre itinéraire est mal desservie par les transports en commun.

## Piste 11 : Diminuer les émissions de GES par véhicule

Les participants à notre activité Remue\_GEDI approuvaient pour la plupart le soutien à l’électrification des transports individuels, même si cela ne règle pas tous les problèmes. En effet, il en demeurera par exemple la congestion urbaine et utilisation de métaux lourds lors de la fabrication des véhicules. Puisque l’électricité produite au Québec est presque entièrement hydro-électrique (et n’émet donc presque pas de GES), l’électrification des transport est une solution toute indiquée. Toutefois, certains

---

<sup>4</sup> [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=9497,120613605&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9497,120613605&_dad=portal&_schema=PORTAL)

participants faisaient remarquer que cela pourrait entretenir des aspects négatifs du système de transport, en nous évitant collectivement de le repenser à fond. De plus, puisque les voitures électriques coûtent plus cher à l'achat (même si elles sont économiques à long terme), elles ont encore une connotation élitiste.

### Plan directeur de gestion des matières résiduelles de l'agglomération de Montréal (PDGMR)

Selon le Plan de la Ville, les matières résiduelles ne compteraient que pour 3 % des émissions de GES. Cela dit, certains effets indirects de leur gestion sont à prendre en compte. Les villes de San Francisco et Beaconsfield imposent une taxation sur les déchets non-valorisés, sinon, une meilleure organisation des collectes de matières résiduelles pour limiter les arrêts fréquents des camions de collecte et pour éviter les doubles passages dans une même rue pourrait être considérée. Un exemple<sup>5</sup> visionnaire est en marche à Saint-Hyacinthe, soit la valorisation des matières provenant du traitement des matières organiques résiduelles résidentielles et commerciales produisant suffisamment d'énergie pour alimenter une partie croissante la flotte de véhicules municipaux.

---

<sup>5</sup> Source : <http://ici.radio-canada.ca/regions/montreal/2014/11/24/005-saint-hyacinthe-premiere-municipalite-transformer-matieres-organiques-flotte-vehicules.shtml>)

## Préoccupations liées au projet

Certains aspects, que nous désignerons comme les « angles morts » nous ont semblé être omis du projet. Nous en avons identifié trois principaux qui ont trait aux coûts cachés des transports, aux inégalités sociales et aux politiques de stationnement.

Le coût du transport des marchandises est un thème qui aurait mérité d'être abordé. Le coût énergétique des produits de consommation importés est beaucoup plus élevé que les produits locaux; or, ce coût n'est pas nécessairement reflété dans le prix des produits. Par exemple, le fait qu'une tomate importée du Mexique soit vendue à un prix moins élevé qu'une tomate locale joue sur les choix faits par les consommateurs en occultant des coûts indirects importants. Ici encore, la Ville pourrait agir comme promoteur de bonnes pratiques et favoriser l'achat local afin de réduire la dépendance aux produits nécessitant du transport sur de longues distances. Nous suggérons à la Ville l'idée d'exiger de la part d'un nouveau commerce un engagement à vendre un pourcentage de produits locaux comme condition pour l'obtention de son permis d'exploitation.

Les participants ont également soulevé une préoccupation par rapport au transport électrique. Bien que nous voyons d'un bon œil les initiatives visant à diversifier les transports et favoriser les sources d'énergie verte, l'électricité n'est pas une énergie aussi propre ailleurs qu'elle l'est au Québec. Il ne faudrait donc pas donner l'impression que l'utilisation d'électricité en matière de transport est une panacée.

Les inégalités présentes dans notre société sont souvent ignorées lorsque vient le temps de mettre sur pied des mesures dissuasives, souvent des taxes ou des tarifs, qui s'ajoutent à un fardeau économique déjà lourd pour les moins nantis. Dans le choix des mesures à adopter, la Ville devrait prendre en compte les différentes réalités socio-économiques de sa population et s'assurer que ses politiques n'ont pas un effet démesuré sur certains groupes.

Il faut se méfier de l'effet rebond qui vient miner certaines mesures d'efficacité énergétique. L'effet rebond apparaît quand on se met à utiliser davantage une solution ou une technologie (voiture, électronique, etc.) puisque celle-ci consomme moins d'énergie. L'exemple classique est une personne qui s'achète une voiture moins énergivore et se permet ensuite de parcourir de plus grandes distances. Un participant mentionna que l'effet rebond peut atteindre 20 à 30 %. Améliorer l'efficacité des stationnements, notamment les stationnements incitatifs à proximité des stations de métro ou des gares de train, peut aussi causer un effet rebond en encourageant les conducteurs à utiliser leur voiture plutôt que les transports en commun.

# Nos propositions

Accompagner toutes les stratégies d'éducation et de sensibilisation du public

Il nous apparaît important que la Ville de Montréal travaille de concert avec les autres paliers de gouvernement afin de développer une vue d'ensemble et transversale et de pouvoir mettre sur pied des mesures complémentaires. De plus, en se joignant au réseau des Villes en transition, Montréal affirmerait haut et fort ses intentions en plus de bénéficier de l'appui de ce réseau.

Nous sommes d'avis que pour réussir à atteindre ses objectifs de réduction de la dépendance aux gaz à effet de serre, la Ville se doit de mobiliser ses citoyens car sans eux, les meilleures initiatives n'auront pas l'impact escompté. La présente consultation de l'OCPM est donc un excellent pas dans la bonne direction.

Le marketing social devra donc être utilisé pour rejoindre la population avec l'objectif de faire en sorte que les habitudes écoresponsables ne soient plus perçues comme une corvée, mais comme un moyen d'améliorer la qualité de vie.

Il serait important de mettre en valeur les autres aspects positifs des comportements « verts », notamment, leur impact positif sur la santé et la qualité de vie. En voici quelques exemples :

- a) les ruelles vertes et les toits verts contribuent à contrôler les îlots de chaleur;
- b) en évitant de brûler des matières premières (bois, mazout, etc.) on réduit aussi le smog et contribue à la qualité de l'air;
- c) l'agriculture urbaine permet de mieux contrôler notre alimentation et qu'elle soit plus bio, en plus de ne pas avoir besoin de transport;

Des défis pourraient être mis sur pied comme points centraux des campagnes de sensibilisation. Les initiatives telles que le compteur de vélos à proximité du métro Laurier sont bienvenues.

À Londres, il y a eu de grandes campagnes de publicité pour favoriser le transport en commun. On pourrait imposer un taux, par exemple 15 % de l'espace publicitaire, devant obligatoirement être dédié à de la sensibilisation sociale (publicité sur idées nouvelles initiatives ou pour encourager les changements de comportement).

Comme toutes les instances publiques, la Ville de Montréal peut faire sa part dans la sensibilisation du public afin d'augmenter l'efficacité des solutions existantes. Pour ce faire, nous recommandons d'examiner ce qui incite les gens à changer leurs habitudes de consommation d'énergie (par exemple le coût et l'image des différentes options). Il faudrait mieux comprendre pourquoi le transport actif est aussi peu utilisé à Montréal lorsque comparé à des villes comme Berlin. Est-ce à cause du climat? De l'état des routes? Est-ce surtout culturel?

Nous préconisons de mettre de l'avant les autres avantages de changer nos façons de faire. Par exemple, qu'il y aurait ainsi moins de smog et que le transport actif contribuerait à une meilleure santé, à épargner de l'argent. Après tout, la question environnementale est aussi une question de justice.

Depuis le mois de septembre 2014, les médecins du Québec peuvent prescrire de l'activité physique<sup>6</sup>. Un participant a soulevé l'idée que la Ville de Montréal s'allie à la Fédération des médecins omnipraticiens du Québec pour que le transport actif soit présenté comme une façon de remplir les objectifs en termes d'activité physique.

Nous encourageons la ville à donner la priorité aux stratégies incitatives (offre et demande) plutôt que la contrainte. Cette constatation est soutenue par l'étude « Carrots, sticks and tambourines<sup>7</sup> ». En lien avec ce qui a été dit au sujet des inégalités, subventionner au lieu de taxer. Faciliter l'accès aux mesures déjà en place via des procédures immédiates (comparativement à un crédit d'impôt plus complexe et

---

<sup>6</sup> <http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/societe/2015/09/04/001-medecins-activite-physique-prescription-pierre-lavoie-quebec.shtml>

<sup>7</sup> Voir l'étude sur les succès de Copenhague <http://www.sfu.ca/continuing-studies/about/program-units/city-program/resources/videos/sticks-carrots-tambourines-copenhagen-successes-partone.html>



méconnu, par exemple, celui pour le transport en commun) par une meilleure information et une gratification immédiate (un rabais à l'achat d'un vélo par exemple).

## Bâtiments

Les participants ont évoqué l'idée que la Ville de Montréal développe un programme incitatif afin de favoriser les constructions en bois. Le bois a l'avantage de capturer du CO<sub>2</sub> et d'être renouvelable. Le Centre de soccer de Montréal avec sa structure en bois, produite au Québec de surcroît, a été cité en exemple.

Les subventions pour la rénovation de bâtiments devraient être plus nombreuses et plus accessibles et mieux connues.

Compte tenu de leurs multiples avantages (possibilité d'agriculture urbaine et absorption de chaleur et de CO<sub>2</sub>), les toits verts devraient être promus. La Ville devrait s'assurer que la réglementation ne pose pas d'obstacle à leur multiplication. La Ville pourrait aussi adopter une réglementation obligeant les nouvelles constructions à être assez résistantes pour soutenir l'installation future d'un toit vert.

## Verdissement

La Ville pourrait encourager les plates-bandes fleuries et des initiatives de désasphaltage. À l'époque du maire Bourque, il y avait un concours à Montréal pour les plus belles plates-bandes, on pourrait faire revivre cela. Par ailleurs, puisqu'on entend que le trèfle serait plus écologique qu'une pelouse en gazon (nécessite moins d'intrants), il faudrait considérer cette option pour les espaces publics et dans la réglementation. On pourrait aussi envisager de planter des arbres fruitiers (ex : des pommiers) dans la ville.

## Désinvestissement de l'industrie fossile

Favoriser les investissements verts pour les fonds de retraite des employés de la Ville et autres fonds d'investissements. Encourager les gestionnaires des fonds de retraite municipaux à désinvestir des énergies fossiles; donc, à débarrasser leurs portefeuilles de ces actions.

# Conclusion

Génération d'idées est fier d'avoir pu participer à cette consultation. Les jeunes sont stimulés par les défis du transport, de l'urbanisme et du changement social. Le Plan de réduction de GES de Montréal est ambitieux et inspirant, mais c'est sa mise en oeuvre qui semble difficile. Ce sont justement les exercices de réflexion et d'échange tels que celui de l'OCPM qui permettent à tous les citoyens, jeunes inclus, de mieux saisir leur rôle dans ces enjeux de société et de poser des gestes plus éclairés. Bien entendu, en devenant une *Ville en transition* et en rejoignant le réseau de ces villes, Montréal peut appuyer ses citoyens par la sensibilisation, une meilleure réglementation et des incitatifs économiques.

Comité de rédaction

Elizabeth Tran  
Jean-Sébastien Bourret  
Karine Peloffy  
Stéphanie Laroche-Pierre  
Valérie Gobeil

Autres membres du comité organisateur

François-Olivier Bouchard  
Pamela Daoust  
Lisette Martel  
Vanessa Riendeau

Invités (personnes-ressources)

Kristian Gareau  
Renaud Gignac  
Yves-Marie Abraham