



Environnement
Jeunesse




2020

Une ville pour tous !

Mémoire déposé dans le cadre des consultations de l'Office de consultation publique de
Montréal sur le Plan de développement durable de Montréal

Août 2013



Ce mémoire a été préparé par :

Véronique Arseneau, coordonnatrice de projets – « 2 roues, 4 saisons » et « Je m’emballe autrement »

Catherine Gauthier, vice-présidente politique et communications

Amélie Trottier-Picard, présidente

Ce mémoire a été révisé par :

Jérôme Normand, directeur général

Jean-François Veilleux, administrateur

Mots-clés :

Montréal, plan de développement, aménagement, urbanisme, transport, vélo, gouvernance, femmes, jeunes, participation citoyenne

Présentation d’ENvironnement JEUnesse

Créé en 1979, ENvironnement JEUnesse (ENJEU) est un organisme national d’éducation relative à l’environnement qui vise à stimuler le développement d’une conscience environnementale et d’une pensée critique auprès des jeunes afin qu’ils exercent des actions citoyennes pour un avenir viable. ENvironnement JEUnesse est un réseau qui donne la parole aux jeunes environnementalistes du Québec pour faire connaître leurs positions, leurs espoirs, leurs préoccupations et leurs solutions concernant les enjeux environnementaux actuels. Nos objectifs sont les suivants :

- Développer les connaissances, les attitudes et les habiletés des jeunes pour qu’ils puissent agir en tant qu’agents multiplicateurs dans leur milieu.
- Informer et former les jeunes et les intervenants sur des enjeux environnementaux.
- Rassembler et motiver les jeunes, les groupes de jeunes et les intervenants dans un réseau dynamique et favoriser les échanges à l’intérieur et à l’extérieur de ce réseau.
- Concevoir, diffuser et mettre à jour des outils pédagogiques et de soutien à l’action pour les jeunes.
- Assurer le rayonnement d’ENvironnement JEUnesse dans les milieux de l’éducation, de la jeunesse, du loisir scientifique et de l’environnement.
- Participer à des consultations et des débats publics sur les enjeux environnementaux et y promouvoir la place des jeunes et de l’éducation relative à l’environnement.

Plusieurs thématiques sont couvertes par nos activités d’éducation relative à l’environnement. Parmi celles-ci, nous abordons les enjeux alimentaires, la saine gestion des matières résiduelles, les changements climatiques, le transport durable, l’eau, la gestion en développement durable en milieu scolaire, etc. Finalement, ENvironnement JEUnesse apporte sa contribution à plusieurs organismes publics et privés.



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
I. MISE EN CONTEXTE	1
II. RÔLE D'ENVIRONNEMENT JEUNESSE	1
III. CONTENU DU MÉMOIRE	1
2020 – UNE VILLE POUR TOUS !	2
1. VOLET AMÉNAGEMENT ET URBANISME	2
1.1 UNE VILLE DENSE AMÉNAGÉE À L'ÉCHELLE HUMAINE	2
1.2 UNE VILLE VERTE	3
2. VOLET TRANSPORT	5
2.1 FAVORISER L'UTILISATION DE MOYENS DE TRANSPORT ACTIFS	5
2.2 L'INTERMODALITÉ, LA CLÉ DES DÉPLACEMENTS INTELLIGENTS	6
2.3 ÉTENDRE LE RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIFS	7
3. VOLET GOUVERNANCE	8
3.1 PARTICIPATION DES CITOYENS	8
3.2 PARTICIPATION ÉGALITAIRE DES FEMMES ET DES HOMMES	9
3.3 PARTICIPATION DES JEUNES	9
CONCLUSION	11
SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS	12
RÉFÉRENCES	14
I. ARTICLES DE PÉRIODIQUES	14
II. CHARTES, DOCUMENTS ET POLITIQUES DE LA VILLE DE MONTRÉAL	14
III. RAPPORT	14



INTRODUCTION

i. Mise en contexte

La ville de Montréal est tenue d'élaborer un plan relatif au développement de son territoire en vertu de l'article 91 de la Charte de la Ville de Montréal. La ville souhaite en outre un engagement et une responsabilité des entreprises, des organisations de la société civile et des citoyens et citoyennes de Montréal. Afin de réussir ce tour de force, elle devra faire preuve de leadership et de vision à long terme. L'importance stratégique du Plan de développement de Montréal (PDM) justifie d'ailleurs la pertinence des consultations que mène la ville de Montréal. Celles-ci sont primordiales et nécessaires à l'élaboration d'un nouveau PDM et devront conduire à des mesures concrètes.

ii. Rôle d'ENvironnement JEUnesse

Face à ce projet de société, les jeunes ont leur mot à dire sur le développement de leur ville. Dans le cadre de cette consultation publique menée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), les jeunes montréalaises et montréalais espèrent ainsi pouvoir être entendus par les décideurs. ENvironnement JEUnesse, qui souhaite promouvoir la place des jeunes dans les consultations et débats publics sur les enjeux environnementaux et ce, partout à travers le Québec, se sent ainsi particulièrement interpellé par les enjeux touchant l'avenir de la métropole québécoise.

iii. Contenu du mémoire

En s'appuyant sur les éléments clés des plans et politiques de la Ville de Montréal adoptés ces dernières années, ENvironnement JEUnesse partage dans ce mémoire sa vision du développement. Pour ce faire, l'organisme présentera dans un premier temps ses réflexions sur le futur de l'aménagement de l'urbanisme de la ville. Dans un second temps, ENvironnement JEUnesse partagera son expertise dans le domaine du transport. Troisièmement, les questions de gouvernance et de participation citoyenne seront abordées. Enfin, l'organisme proposera des recommandations pour chacun des trois volets dans le but de contribuer au PDM.

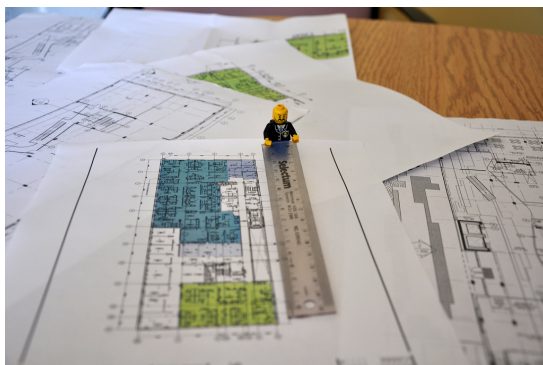
1. Volet aménagement et urbanisme

Montréal n'est pas seulement un milieu où se concentrent des activités économiques, mais surtout un milieu de vie, d'étude et de travail. Le premier défi de l'urbanisme est de concilier la grande population avec la densité urbaine dans un environnement accueillant.

1.1 Une ville dense aménagée à l'échelle humaine

Pour rendre le tissu urbain accueillant, l'espace public doit être partagé équitablement entre piétons, cyclistes et conducteurs automobiles. Des mesures d'apaisement de la circulation et le repartage équitable de la rue pour tous les usagers assurent l'équilibre entre tous les utilisateurs de l'espace public et leur plus grande sécurité. L'aménagement de « sas vélo » comme celui au coin des rues Milton et University ou de pistes cyclables sous les viaducs sont des moyens concrets d'équitablement repartager l'espace de la rue.

La présence de projets d'infrastructure qui peuvent fractionner le tissu urbain et isoler certaines communautés (e.g., Turcot, ou une voie ferrée) doit mener à des traverses piétonnes et cyclables sécuritaires, nombreuses, stratégiques et bien éclairées. Quant à eux, les stationnements de surface sont inefficaces, peu denses et repoussants pour les piétons et cyclistes, et devraient être remplacés par des stationnements souterrains et une densification du territoire.



Un autre moyen de ramener l'aménagement urbain à l'échelle humaine est de permettre aux Montréalais de se réapproprié l'espace public. Les projets de cuisine de rue favorisent l'utilisation du mobilier urbain par la population en plus de l'encourager à marcher pour un repas. La densification stratégique de la ville, en rendant accessible aux résidents des commerces et services à moins de 500 mètres de leur foyer, améliore également la qualité de vie et encourage le transport actif grâce aux courtes distances à parcourir.



Conséquemment, la ville de Montréal devrait appliquer les recommandations suivantes :

- Instaurer des mesures d'apaisement de la circulation.
- Repartager équitablement l'espace de la rue pour tous les utilisateurs, entre autres par des « sas vélo » ou par l'implantation de pistes cyclables sous les viaducs.
- Inclure des traverses piétonnes et cyclables sécuritaires, nombreuses, stratégiques et bien éclairées sur les projets de transport majeurs qui fractionnent le tissu urbain.
- Remplacer les stationnements de surface par une densification du territoire.
- Poursuivre les initiatives de cuisine de rue entamées à l'été 2013.
- Densifier la ville pour rendre accessibles des commerces et services à moins de 500 mètres de chaque foyer.


1.2 Une ville verte

Un environnement accueillant devrait également être vert, commun et accessible. Le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 (2010) fixait d'ailleurs comme objectif d'augmenter de 20 à 25% la canopée d'ici 2025 par rapport à 2007, objectif mis en œuvre par le Plan d'action canopée 2012-2021 (2012). Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (2011) fixe également l'objectif de protéger 17% du territoire pour le maintien de la biodiversité. La protection de milieux naturels, l'établissement de corridors verts et l'accessibilité de ceux-ci sont des mesures essentielles pour connecter la population à la nature et pour maintenir une biodiversité plus grande, malgré une matrice morcelée, augmentant d'autant plus l'intérêt de ces milieux naturels. De meilleurs accès au fleuve Saint-Laurent, par des plages ou des quais, et par des bandes riveraines boisées, mettraient en valeur ce véritable patrimoine vivant et pourraient induire un sentiment de fierté menant à une volonté d'améliorer la qualité de l'eau.



Un moyen direct d'améliorer la qualité de l'eau est d'ailleurs de rendre la ville plus perméable à l'eau et de mieux gérer les eaux de pluie, par exemple en verdissant la ville. Le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 (2010) fixe d'ailleurs l'objectif d'« [a]méliorer la qualité des eaux de ruissellement qui se déversent dans les cours d'eau », notamment en améliorant la perméabilité des surfaces de l'espace public.

Le verdissement de Montréal doit se faire dans chaque parc, rue, ruelle, jardin et toit disponible. Les ruelles vertes, les projets de jardins de rue et le verdissement de cours d'école contribuent à la diminution des îlots de chaleur, à la gestion des eaux pluviales et à la création d'un environnement convivial et sécuritaire. De nombreux exemples ont été mis en place à travers la ville : des ruelles d'Hochelaga-Maisonneuve et de Rosemont-Petite-Patrie ont été aménagées en plaçant des bacs de



plantation, des récupérateurs d'eau de pluie, des composteurs collectifs ou même des mangeoires-nichoirs à oiseaux ; des jardins de rue ont vu le jour dans Rosemont-Petite-Patrie où des citoyens ont retiré de l'asphalte, rempli les espaces avec du compost et planté des fleurs et plantes ; des écoliers ont contribué à verdifier leur cour d'école, par exemple dans Ahuntsic-Cartierville. Ces initiatives mettant à contribution des citoyens de tous les âges représentent de belles opportunités pour les Montréalais de s'approprier leur ville.

Les jardins, mais aussi tous les espaces verts peuvent être mis à contribution pour faire la promotion de l'agriculture urbaine, encore une fois un moyen de permettre la rétention partielle des eaux de pluie, de développer un esprit de communauté et de connecter la population avec la nature. Le rapport de l'Office de consultation publique de Montréal sur l'agriculture urbaine (2012) est un bon point de départ pour son développement. Finalement, les toits verts atténuent les îlots de chaleur, réduisent la consommation d'énergie et prolongent la durée de vie des toitures des bâtiments tout en retenant une partie des eaux de pluie. Plusieurs arrondissements (e.g., Sud-Ouest, Rosemont-Petite-Patrie, ou Mercier-Hochelaga-Maisonneuve) exigent la présence d'un toit vert, d'un toit blanc ou d'un toit à forte réflectance solaire pour les nouvelles toitures, mais cette obligation devrait être imposée de manière uniforme à toute la ville de Montréal.

Conséquemment, la ville de Montréal devrait appliquer les recommandations suivantes :

- Réaffirmer l'objectif d'augmenter la canopée de 20 à 25% d'ici 2025 par rapport à 2007, objectif issu du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 et mis en œuvre par le Plan d'action canopée 2012-2021.
- Protéger les milieux naturels, les connecter par des corridors verts et les rendre accessibles au public.
- Améliorer l'accès au fleuve Saint-Laurent par des plages, des quais et des bandes riveraines boisées.
- Encourager les projets de ruelles vertes, de jardins de rue ou de verdissement de cours d'école en s'inspirant des initiatives mises en place notamment à Rosemont-Petite-Patrie.
- Favoriser les initiatives d'agriculture urbaine en s'inspirant du document de l'OCPM sur le sujet (2012).
- Promouvoir l'installation de toits verts, notamment en imposant la présence d'un toit vert, blanc ou à forte réflectance solaire pour les nouvelles toitures.

2. Volet transport

Dans un contexte où la ville de Montréal tente de diminuer ses émissions de gaz à effet de serre, alors que le Plan d'action sur les changements climatiques 2013-2020 (2012) nous apprend que le secteur des transports est à lui seul responsable de 43,5% des émissions totales de gaz à effet de serre au Québec et que le quart de ces émissions est attribuable aux automobilistes, il ne fait aucun doute que de privilégier l'utilisation de transports actifs et collectifs soit un pas dans la bonne direction.

2.1 Favoriser l'utilisation de moyens de transport actifs

En plus des impacts environnementaux, les coûts sociétaux associés à l'utilisation de l'automobile sont très élevés. À l'inverse, ce sont les bienfaits associés à l'utilisation des transports actifs qui sont nombreux, car en plus d'être moins polluants, ils permettent de contrer la sédentarité et donc de diminuer les risques de maladie tout en augmentant le bien-être général de la population. En ce sens, nous recommandons d'encourager la pratique des transports actifs, dont l'utilisation du vélo, à l'année.

Afin de rendre cette pratique plus sécuritaire et conviviale, une sensibilisation accrue à l'importance du partage de la route durant les 12 mois de l'année devrait être effectuée et ce, en partenariat avec des organismes communautaires. Il est maintenant commun de croiser des cyclistes en plein hiver à Montréal et le climat est souvent houleux entre adeptes du vélo et automobilistes. De ce fait, en plus d'inciter les différents usagers de la route à faire preuve de respect mutuel, la ville de Montréal devrait repenser ses infrastructures cyclables afin qu'elles puissent être utilisées à l'année, ce qui rendrait la pratique du vélo quatre saisons plus sécuritaire, conviviale et agréable.



Dans cette optique, il apparaît important de poursuivre le développement du Réseau Blanc, minimalement en reliant les tronçons existants et en déneigeant les pistes cyclables de façon prioritaire lors de chutes de neige. Stationner un vélo en plein hiver est parfois difficile, plusieurs supports étant retirés avant les premières précipitations de neige et les autres étant souvent ensevelis. Le déneigement des stationnements de vélo serait une mesure bien simple, mais qui éviterait aux cyclistes hivernaux de craindre que leur monture ne se fasse détruire par un chasse-neige alors qu'elle est stationnée en bordure du trottoir! À ce sujet, le Plan de transport de la ville de Montréal adopté en 2008 prévoyait l'implantation d'un réseau de stations intérieures pour vélos. Cela représenterait assurément une belle avancée.

Certains règlements municipaux sont désuets et ne prennent pas en considération la montée du cyclisme utilitaire survenue au cours des dernières années. Ainsi, afin de rendre sécuritaires les déplacements à vélo, certains aspects de la réglementation devraient être modifiés, notamment en

permettant d'emprunter le trottoir dans des endroits dangereux, comme c'est le cas sous les nombreux viaducs de l'île de Montréal. Aussi, les pistes cyclables sont utilisées par différents moyens de transport, et il est parfois difficile de savoir lesquels sont réellement autorisés. À cet effet, il faudrait clarifier les règles concernant l'utilisation de la piste cyclable pour les engins motorisés que sont les mobylettes électriques, les quadriporteurs et autres.

Conséquemment, la ville de Montréal devrait appliquer les recommandations suivantes :


- Encourager la pratique des transports actifs, dont le vélo, à l'année.
- Sensibiliser, en partenariat avec des organismes communautaires, tous les usagers de la route, soit autant les piétons que les cyclistes et les automobilistes, à l'importance du partage de la route à l'année.
- Poursuivre le développement du Réseau Blanc tel qu'envisagé dans le Plan de transport de la ville de Montréal adopté en 2008.
- Déneiger les pistes cyclables de façon prioritaire lors de chutes de neige.
- Offrir des stationnements pour vélos, sécuritaires et accessibles toute l'année, et s'assurer de les déneiger.
- Revoir certains règlements municipaux désuets afin de rendre la pratique du vélo plus sécuritaire et attirante.

2.2 L'intermodalité, la clé des déplacements intelligents

Comme les transports actifs ne sont pas efficaces pour tous les trajets, nous croyons important de faciliter l'utilisation de différents moyens de transports actifs et collectifs afin de passer du point A au point B. Nous voyons en effet l'intermodalité comme la clé de la mobilité durable et recommandons toutes les initiatives visant à favoriser la combinaison de plusieurs moyens de transport lors d'un même déplacement. Ainsi, tous les autobus devraient être équipés de supports permettant de transporter les vélos, et les heures où il est permis de transporter une bicyclette à l'intérieur du métro devraient être élargies. Ceci permettrait, entre autres choses, de relier la Rive-Sud à l'île de Montréal à vélo en toutes saisons, ce qui est actuellement impossible après la fermeture saisonnière du pont Jacques-Cartier. Permettre le passage de vélos sur le pont en plein



hiver permettrait assurément de diminuer sa congestion tout en limitant la dépendance à l'automobile des habitants de la Rive-Sud de Montréal et des Montréalais désireux de sortir de l'île. Aussi, puisqu'on est toujours à l'étape d'idéation de la forme que prendra le nouveau pont Champlain, nous croyons que ce dernier devrait accueillir tout autant les piétons et les cyclistes et ce, à l'année, en plus de comporter des voies dédiées aux transports collectifs.



Conséquemment, afin de favoriser les initiatives visant à permettre l'intermodalité, la ville de Montréal devrait appliquer les recommandations suivantes :

- Installer des supports à vélos sur tous les autobus.
- Élargir les plages horaires où il est possible d'apporter son vélo dans le métro.
- Assurer un lien cyclable à l'année entre l'île de Montréal et la Rive-Sud.

2.3 Étendre le réseau de transport collectifs

Certains arrondissements sont bien mal desservis en ce qui a trait aux transports collectifs, ce qui encourage l'utilisation de la voiture comme moyen de transport principal. Augmenter l'offre de transport collectif dans ces arrondissements devient une priorité pour inciter les citoyens à opter pour des moyens de déplacement plus durables. Ainsi, tel que stipulé dans le Plan de transport de la ville (2008), le prolongement du métro sur la ligne bleue en direction d'Anjou et sur la ligne orange vers la station projetée Bois-Franc, à Cartierville, permettrait aux résidents de se déplacer plus facilement d'une extrémité à l'autre de la ville, et de joindre des axes d'autobus et de trains de banlieue importants. La construction de stations de métro étant longue et dispendieuse, l'offre d'autobus pourrait immédiatement être bonifiée sur ces axes en termes de fréquence de passages sur les lignes existantes, mais aussi en termes du nombre de circuits différents.

Conséquemment, la ville de Montréal devrait appliquer les recommandations suivantes :

- Décliner une offre de transports collectifs élargie dans les secteurs actuellement mal desservis en augmentant la fréquence de passages d'autobus de même que le nombre de circuits.
- Commencer les travaux visant à allonger les lignes de métro orange et bleue, comme énoncé dans le Plan de transport de la ville en 2008.

3. Volet gouvernance

En s'inspirant de la Commission européenne, on peut résumer les principes de la bonne gouvernance en cinq points : ouverture, participation, responsabilité, efficacité et cohérence. Ces éléments sont essentiels à une gouvernance plus démocratique, où toutes les personnes concernées sont engagées et participent à tous les niveaux de pouvoir.

À l'échelle d'une ville comme Montréal, la participation de tous les citoyens à la vie publique passe nécessairement par des plans, des programmes et des actions. La gouvernance de la ville comprend ainsi des règles et des processus collectifs où les citoyens participent aux prises de décisions et à leur mise en œuvre. L'ensemble du processus implique une négociation constante entre les acteurs impliqués et permet un partage de responsabilités entre ceux-ci.

ENvironnement JEUnesse travaille auprès des jeunes afin qu'ils exercent des actions citoyennes et s'impliquent en environnement. Leur participation s'inscrit à plusieurs niveaux et c'est pourquoi les questions de gouvernance intéressent l'organisme. Cette section vise précisément cet enjeu et s'appuie principalement sur les plans et politiques de la ville de Montréal.

3.1 Participation des citoyens


La participation des citoyens à la vie publique est essentielle à l'élaboration, à la mise en œuvre et au suivi de projets qui touchent la ville de Montréal. Une gestion intégrée des actions et programmes de développement de la ville facilite la participation citoyenne et l'intégration d'objectifs de développement durable dans toutes les sphères d'activités.

Même si des efforts sont déjà déployés pour rejoindre les citoyens, le plus grand défi demeure une mobilisation soutenue dans le temps. Afin d'accroître la pertinence des processus de participation citoyenne, ceux-ci ne doivent pas être perçus de manière restreinte comme un simple processus de consultation. Au contraire, les citoyens doivent pouvoir influencer concrètement la prise de décision et veiller à la bonne mise en œuvre des actions et programmes élaborés.



Pour réaliser pleinement les principes directeurs de sa Politique municipale d'accessibilité universelle (2009) et de sa Politique de consultation et de participation publique (2005), la ville de Montréal devrait appliquer les recommandations suivantes :

- Assurer une grande transparence dans les processus décisionnels, tant au niveau du partage d'information que de la prise de décision et du suivi quant à la mise en œuvre.

- 
- Réaliser une évaluation environnementale stratégique pour les projets de développement de la ville de Montréal, en consultant les citoyens et en apportant les modifications appropriées et ce, suivant une démarche itérative.
 - Établir des mécanismes d'imputation de responsabilité dans les projets susceptibles d'affecter l'environnement.

3.2 Participation égalitaire des femmes et des hommes

L'égalité entre les femmes et les hommes est un droit fondamental qui figure dans la Charte des droits et libertés du Québec (1975), mais aussi dans la Charte montréalaise des droits et responsabilités (2005). Dans cette dernière, la participation égalitaire des femmes et des hommes va au-delà de la simple participation car on favorise « la représentation des femmes de toutes les origines [...] au sein des instances décisionnelles et consultatives. »

La participation des femmes à la vie politique est nécessaire à la démocratie. Toutefois, la parité hommes-femmes dans les instances publiques n'est pas toujours assurée. De plus, l'enjeu de la discrimination envers les femmes dans les emplois traditionnellement masculins demeure important. Pour s'y attaquer, des dispositions pour améliorer la conciliation travail-famille sont requises. Des mesures telles que l'aménagement des horaires, l'ouverture au télétravail, la mise sur pied de garderies en milieu de travail facilitent la participation des femmes à la vie publique. Par ailleurs, la flexibilité des horaires et le télétravail peuvent encourager le transport actif ou encore réduire les déplacements. Ces mesures contribuent en outre à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.


Dans la continuité de sa Politique pour une participation égalitaire des femmes et des hommes à la vie de Montréal (2008), la ville de Montréal devrait se concentrer sur les objectifs suivants :

- Accroître la représentation des femmes dans tous les milieux, y compris dans ceux traditionnellement masculins.
- Mettre en application des mesures de conciliation famille-travail dans tous les milieux de travail.

3.3 Participation des jeunes

En 2011, les jeunes âgés entre 10 et 34 ans représentaient 632 000 personnes. Ainsi, un Montréalais sur trois est âgé de 10 à 34 ans. Pourtant, la participation des jeunes à la vie politique se heurte à plusieurs défis, dont celui de leur participation dans les instances consultatives et décisionnelles.

La complexité des enjeux et l'absence d'un mécanisme uniforme et accessible pour garantir la participation des jeunes, y compris ceux de moins de 18 ans, représentent des obstacles à l'engagement des jeunes citoyens. Plusieurs mesures pourraient toutefois encourager la participation concrète et effective de la jeunesse, telles que la tenue de séances d'information destinées aux jeunes dans les



écoles et cégeps. Après des conseils d'administration des sociétés et des organismes parapublics, la création de sièges réservés à des représentants de la jeunesse serait une autre avenue intéressante.

La Stratégie jeunesse montréalaise 2013-2017 (2013) se déploie dans six domaines d'intervention dont la gouvernance et l'engagement citoyen. Cette grande stratégie ne saurait être réalisée sans des moyens à la hauteur de ses ambitions. En conséquence, ENvironnement JEUnesse souhaite voir la ville de Montréal :

- Réaliser la Stratégie jeunesse montréalaise 2013-2017 par l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan d'action concret avec l'ensemble des acteurs impliqués.
- Mettre en œuvre des mesures concrètes pour faciliter la participation de la jeunesse dans les instances consultatives et décisionnelles.





CONCLUSION

En conclusion, l'élaboration d'un nouveau PDM ouvre la voie à plusieurs innovations au bénéfice des Montréalaises et Montréalais. Dans le contexte où les problèmes environnementaux se font de plus en plus sentir, les décisions politiques font intervenir davantage la notion de développement durable. Or, les outils actuels pour tenir compte d'enjeux diversifiés tels que ceux environnementaux, sociaux, économiques ou culturels présentent plusieurs limites. On néglige trop souvent les considérations qui dépassent le strict cadre d'un projet, ou encore les effets cumulatifs d'un ensemble d'actions ayant des répercussions sur plusieurs sphères.

Face à cette problématique, ENvironnement JEUnesse souhaiterait rappeler l'importance d'une gestion intégrée des projets de développement plutôt qu'une analyse à la pièce. À cet effet, l'évaluation environnementale stratégique (EES) apparaît comme un outil complémentaire qui faciliterait la mise en œuvre d'actions, de plans ou de politiques plus durables. Selon les auteurs Crowley et Riss (2011), « on entend par EES des approches analytiques et participatives de la prise de décision stratégique qui visent à intégrer les considérations d'environnement dans les politiques, les plans et les programmes et à évaluer leurs interactions avec les considérations d'ordre économique et social. »

L'EES permet en outre d'intégrer plus systématiquement le développement durable dans les projets, de favoriser la consultation et la participation du public, d'offrir un cadre de travail, et de comparer les différentes options de rechange. Le processus de l'EES permet d'ailleurs la prise en compte d'effets cumulatifs, l'analyse d'une situation dans son ensemble et une réflexion sur ses impacts à plus long terme.

Finalement, la gestion intégrée – ou la prise en compte d'un ensemble de facteurs environnementaux, sociaux, économiques ou culturels – apparaît essentielle à l'intégration du développement durable dans les décisions stratégiques. Les questions d'aménagement, d'urbanisme, de transport ou de gouvernance ne sauraient ainsi être analysées chacune en vase clos. En plus des recommandations précédentes, ENvironnement JEUnesse propose de :


- Promouvoir une gestion intégrée dans les projets de développement de la ville de Montréal.



SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

ENvironnement JEUnesse recommande de :

- Instaurer des mesures d'apaisement de la circulation.
- Repartager équitablement l'espace de la rue pour tous les utilisateurs, entre autres par des sas vélo ou par l'implantation de pistes cyclables sous les viaducs.
- Inclure des traverses piétonnes et cyclables sécuritaires, nombreuses, stratégiques et bien éclairées sur les projets de transport majeurs qui fractionnent le tissu urbain.
- Remplacer les stationnements de surface par une densification du territoire.
- Poursuivre les initiatives de cuisine de rue entamées à l'été 2013.
- Densifier la ville pour rendre accessibles des commerces et services à moins de 500 mètres de chaque foyer.
- Réaffirmer l'objectif d'augmenter la canopée de 20 à 25% d'ici 2025 par rapport à 2007, objectif issu du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 et mis en œuvre par le Plan d'action canopée 2012-2021.
- Protéger les milieux naturels, les connecter par des corridors verts et les rendre accessibles au public.
- Améliorer l'accès au fleuve Saint-Laurent par des plages, des quais et des bandes riveraines boisées.
- Encourager les projets de ruelles vertes, de jardins de rue ou de verdissement de cours d'école en s'inspirant des initiatives mises en place notamment à Rosemont-Petite-Patrie.
- Favoriser les initiatives d'agriculture urbaine en s'inspirant du document de l'OCPM sur le sujet (2012).
- Promouvoir l'installation de toits verts, notamment en imposant la présence d'un toit vert, blanc ou à forte réflectance solaire pour les nouvelles toitures.
- Encourager la pratique des transports actifs, dont le vélo, à l'année.
- Sensibiliser, en partenariat avec des organismes communautaires, tous les usagers de la route, soit autant les piétons que les cyclistes et les automobilistes, à l'importance du partage de la route à l'année.
- Poursuivre le développement du Réseau Blanc tel qu'envisagé dans le Plan de transport de la ville de Montréal adopté en 2008.
- Déneiger les pistes cyclables de façon prioritaire lors de chutes de neige.
- Offrir des stationnements pour vélos, sécuritaires et accessibles toute l'année, et s'assurer de les déneiger.

- 
- Revoir certains règlements municipaux désuets afin de rendre la pratique du vélo plus sécuritaire.
 - Installer des supports à vélos sur tous les autobus.
 - Élargir les plages horaires où il est possible d'apporter son vélo dans le métro.
 - Assurer un lien cyclable à l'année entre l'île de Montréal et la Rive-Sud.
 - Décliner une offre de transports collectifs élargie dans les secteurs actuellement mal desservis en augmentant la fréquence de passages d'autobus de même que le nombre de circuits.
 - Commencer les travaux visant à allonger les lignes de métro orange et bleue, comme énoncé dans le Plan de transport de la ville en 2008.
 - Assurer une grande transparence dans les processus décisionnels, tant au niveau du partage d'information que de la prise de décision et du suivi quant à la mise en œuvre.
 - Réaliser une évaluation environnementale stratégique pour les projets de développement de la ville de Montréal, en consultant les citoyens et en apportant les modifications appropriées et ce, suivant une démarche itérative.
 - Établir des mécanismes d'imputation de responsabilité dans les projets susceptibles d'affecter l'environnement.
 - Accroître la représentation des femmes dans tous les milieux, y compris dans ceux traditionnellement masculins.
 - Mettre en application des mesures de conciliation famille-travail dans tous les milieux de travail.
 - Réaliser la Stratégie jeunesse montréalaise 2013-2017 par l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan d'action concret avec l'ensemble des acteurs impliqués.
 - Mettre en œuvre des mesures concrètes pour faciliter la participation de la jeunesse dans les instances consultatives et décisionnelles.
 - Promouvoir une gestion intégrée dans les projets de développement de la ville de Montréal.

RÉFÉRENCES

i. Articles de périodiques

Crowley, M. et N, Risse (2011). « L'évaluation environnementale stratégique : un outil pour aider les administrations publiques à mettre en œuvre le développement durable », *Télescope*, vol. 17, n° 2, pp. 1-29.

Lacroix, Isabelle et Pier-Olivier St-Arnaud, 2012, « La gouvernance : tenter une définition », *Cahiers de recherche en politique appliquée*, vol. IV, no. 3, Université de Sherbrooke, p. 19.

Meloche, Jean-Philippe, 2012, « Le financement du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal - Pour un meilleur équilibre entre la ville et ses banlieues », Faculté de l'aménagement, Université de Montréal, en ligne : http://www.obsmobilitedurable.umontreal.ca/recherche/pdf/Note01-2012_JPMeloche.pdf (page consultée le 2 août 2013).

ii. Chartes, documents et politiques de la ville de Montréal

Charte des droits et libertés du Québec, 1975.

Charte montréalaise des droits et responsabilités, 2005.

Plan d'action canopée 2012-2021, 2012.

Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015, 2010.

Plan métropolitain d'aménagement et de développement, 2011.

Politique de consultation et de participation publique de la Ville de Montréal, 2005.

Politique municipale d'accessibilité universelle, 2009.

Politique pour une participation égalitaire des femmes et des hommes à la vie de Montréal, 2008.

Stratégie jeunesse montréalaise 2013-2017, 2013.

iii. Rapport

État de l'agriculture urbaine à Montréal – Rapport de consultation publique (2012). Office de consultation publique de Montréal, en ligne : http://www.ocpm.qc.ca/sites/default/files/rapport_au.pdf (page consultée le 22 août 2013).