Mémoire 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
le Mouvement québécois pour une
décroissance conviviale
et
le Réseau québécois pour la simplicité volontaire

Montréal, le 2 mars 2016

Introduction

Le présent mémoire est soumis par
Le Réseau québécois pour la simplicité volontaire
À contre-courant de la société de consommation, des simplicitaires refusent de se laisser déstabiliser par l'endettement, la course au profit, l'ascension sociale jusqu'au risque d'y perdre sa santé. Les simplicitaires préfèrent approfondir les valeurs prônées jadis par les Épicuriens, les Stoïciens et plus récemment par le Mahatma Gandhi, puis le mouvement Colibris de Pierre Rabhi avec sa notion de sobriété heureuse. Ils sont conscients qu'une société axée sur la consommation et le gaspillage des ressources n'est bonne ni pour les individus ni pour la société.

Le Mouvement québécois pour une décroissance conviviale
Les sympathisants et membres du MQDC rappellent tout d'abord qu'une croissance économique infinie dans un monde fini est une aberration qui met en danger l'avenir des espèces, dont la nôtre. En outre, cette course à la croissance ne tient plus aujourd'hui ses promesses en termes d'amélioration de nos conditions de vie et de justice sociale. Les objecteurs de croissance proposent donc avant tout de produire moins, de partager davantage nos ressources mais aussi de garantir à chacun les conditions d'une plus grande autonomie.

Le Réseau québécois pour la simplicité volontaire et le Mouvement québécois pour la décroissance conviviale ainsi que les signataires de ce document félicitent la Ville de Montréal de consulter les citoyen-ne-s sur cet enjeu crucial. Nous tenons également à féliciter la CMM pour son engagement à bannir les sacs de plastique d'ici 2018. Il s'agit d'une mesure nécessaire dont doivent absolument s'inspirer les autres communautés du Québec et du Canada. De plus, c'est avec beaucoup de joie et d'espoir que nous avons accueilli l'opposition des maires de la CMM au projet d'oléoduc Énergie-Est de Transcanada. Nous encourageons énergiquement la CMM à persister dans son opposition à tout projet de cette nature.

Dans ce mémoire, nous identifions une variété de mesures que la Ville de Montréal devrait considérer afin de s'affranchir des énergies fossiles et de diminuer la production de gaz à effet de serre sur son territoire. Les mesures que nous proposons doivent s'inscrire dans un projet de société juste et égalitaire, évitant de contribuer à l'exclusion et à l'étouffement fiscal de ses membres les plus vulnérables. Face à la crise écologique, nous croyons qu'il faut repenser la vie à Montréal selon six thèmes principaux: les transports, l'habitation et le bâtiment, la fiscalité, la consommation, l'espace de vie et les services à la population. Par ce fait, nous espérons que la Ville de Montréal considérera ces recommandations avec le plus grand sérieux.

1. Réorienter les transports

L'Amérique du Nord est un paradis pour l'auto et Montréal n'y fait pas exception. Pour réduire notre dépendance aux hydrocarbures, un changement de paradigme s'impose. Nous croyons que la voiture électrique est une fausse solution. En milieu urbain, la proximité devrait permettre aux citoyen-ne-s de se déplacer sans posséder d'automobile, ce qui est plus écologique, moins dispendieux et meilleur pour la santé. Rappelons que la construction d'une voiture, qu'elle fonctionne à l'électricité ou aux combustibles fossiles, nécessite énormément de ressources[1]. De plus, l'automobile est un mode de transport qui accapare une quantité phénoménale d'espace public. Les voies de circulation et les stationnements sont des espaces qu'il faut entretenir, réparer, déneiger et qui en plus génèrent des ilots de chaleur, ce qui est incohérent avec la lutte que mène la Ville contre ce problème.

Nous croyons que la Ville de Montréal doit favoriser un cocktail de transports où le transport actif et le transport en commun sont la priorité numéro un, reléguant à la dernière place la voiture personnelle, qu'elle fonctionne à l'électricité ou aux énergies fossiles. Nous croyons également que faire plus de place au vélo à Montréal contribue non seulement à réduire les émissions de gaz à effet de serre de la ville, mais également à sa renommée internationale. Nous nous souvenons de l'époque où Montréal était fièrement la meilleure ville cyclable en Amérique. Pour ces raisons, nous suggérons:

1.1 Réduire l'usage des véhicules motorisés personnels

1.1.1 Réduire la vitesse maximale à 30 kilomètres à l'heure sur les rues résidentielles et les artères. Cette mesure a été appliquée à Grenoble, qui a observé une circulation plus sécuritaire et moins dommageable sur le plan écologique[2].

1.1.2 La Ville devrait créér de nouvelles rues piétonnes pendant l'été dans les arrondissements très fréquentés tels Ville-Marie ou le Vieux Port de Montréal. La Ville pourrait aussi s'inspirer de ce qui a déjà été fait lors de l'Expo 67, où un minirail électrique assurait le transport sur l'île Sainte-Hélène.

1.1.3 Nous proposons qu'en réduisant l'espace de stationnement réservé aux voitures et en augmentant son coût, la Ville remette en valeur les transports actifs et collectifs. Des études récentes démontrent que la disponibilité du stationnement pour la voiture personnelle est le principal facteur déterminant du taux d'utilisation de la voiture en ville[3].

---

[1] Pour un détail des coût de l'automobile, voir « Le transport en commun comme solution à la relance économique et à la crise environnementale au Québec », note socio-économique de l'IRIS, janvier 2016 http://iris-recherche.s3.amazonaws.com/uploads/publication/file/Transport_WEB.pdf

[2] En cas de choc à 30 km/h, le risque de décès est 9 fois moindre qu'à 50 km/h https://www.grenoble.fr/actualite/75/103-ville-apaisee-grenoble-a-30-km-h-depuis-le-1er-janvier-2016.htm

[3] The Strongest Case Yet That Excessive Parking Causes More Driving, CityLab, 12 janvier 2016. http://www.citylab.com/commute/2016/01/the-strongest-case-yet-that-excessive-parking-causes-more-driving/423663/

1.1.4 Faire appliquer systématiquement le règlementi[4] qui oblige à éteindre un moteur qui tourne après trois minutes d'immobilité. L'accompagner d'une campagne de sensibilisation à grande échelle.

1.1.5 Faire pression pour l'application d'un péage pour toutes les entrées (ponts et tunnels) de l'île. La ville de Londres le fait et on a observé de bons résultats[5]. Nous considérons le péage comme une proposition viable si celui-ci se fait de façon équitable, progressive et juste. Nous voulons un péage proportionnel au revenu, qui limite la circulation automobile, qui permette le financement du transport collectif de la région métropolitaine, tout en protègeant le droit à la mobilité de la tranche de population la plus vulnérable. Ces efforts devraient s'accompagner de mesures incitatives à l'utilisation du transport en commun pour les déplacements courants.

1.1.6 Interdire la construction de stationnement intérieur pour toute nouvelle construction à moins de 500 mètres d'une station de métro.

1.1.7 Appliquer de façon stricte le règlement municipal qui interdit aux voitures de se stationner à moins de 5 mètres d'une intersection. Le laxisme qui laisse l'automobile empiéter sur l'espace commun nuit à la visibilité et à la sécurité, en particulier celle des enfants, des personnes âgées et des personnes atteintes d'un handicap. Faire respecter le règlement existant ferait une différence majeure au niveau de la sécurité des piétons, assure Félix Gravel, porte-parole de Piétons Québec : « toutes les données de santé publique disent que c'est la distance de freinage nécessaire pour qu'un automobiliste puisse voir un piéton »[6]. Pour que les gens renoncent à utiliser leur voiture, il faut certainement qu'ils puissent le faire en toute sécurité. C'est un absolu minimum.

1.2. Encourager l'usage des transports actifs

1.2.1 Agrandir et mieux entretenir le réseau de pistes cyclables de la ville. Favoriser la mise en place de pistes cyclables unidirectionnelles de chaque côté de la rue puisqu'elles sont plus sécuritaires et plus rapides. De plus, garder un réseau cyclable 4 saisons déneigé et libre de glace. Installer davantage de supports à vélo puisque les supports disponibles se font de plus en plus rares en été. Obliger les stations de service à fournir de l'air gratuitement, pour le gonflage des pneus. Établir des stationnements de vélo sécuritaires et des abris pour les intempéries. Enfin, favoriser l'emploi de tous les transports actifs complémentaires (planche à roulettes, patins, trottinettes, etc).

1.2.2 Adapter les autobus de la Société de Transport de Montréal pour permettre aux gens de voyager avec leur vélo, par exemple en installant des supports de vélo devant le bus. Il s'agit d'une initiative déjà en place dans des villes comme Laval, Québec et Gatineau, dont Montréal a les moyens de s'inspirer.

---

[4]Une règlementation interdisant le ralenti inutile des véhicules est en vigueur dans les 19 arrondissements de la métropole. Pour en voir la liste : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7237,75085639&_dad=portal&_schema=PORTAL

[5] Du lundi au vendredi, de 7h à 18h, la ville de Londres impose aux voitures un «frais de congestion» de 11,50£ (soit environ 22,75 $) https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge?cid=pp020

[6]Cinq solutions pour améliorer la sécurité des piétons à Montréal, Radio-Canada, 9 février 2016. http://ici.radio-canada.ca/regions/montreal/2016/02/09/002-pietons-securite-accidents.shtml

1.2.3 Rendre plus accessible le service Bixi, en réduisant le coût d'utilisation pour en favoriser l'usage. La Ville doit faire comprendre à la population que Bixi n'existe pas pour être rentable, mais qu'il s'agit d'un service public favorisant les transports actifs pour les citoyen-ne-s et les touristes. L'accès au Bixi devrait être inclus dans le billet de transport de la STM au même titre que le métro et l'autobus.

1.3. Améliorer les transports collectifs

1.3.1 Réduire le coût pour les usagers et tendre vers la gratuité pour les résident-e-s de Montréal. C'est ce qu'ont fait plusieurs villes en France, en Allemagne, au Brésil et aux États-Unis et que la ville de St-Jérôme envisage déjà[7]. De plus, l'abolition du contrôle des titres de transport réduit les besoins de matériel et de main d'oeuvre.

1.3.2 Améliorer la fiabilité et le confort des transports en commun (ce qui implique un investissement), tout en restant cohérents avec l'objectif d'atteindre la gratuité de ce service.

1.3.3 Faire la promotion de l'auto-partage offert dans une cadre non-marchand pour réduire l'usage de la voiture en général.

1.3.4 Mettre en place des lignes *express* de bus et plus de voies réservées; cela rend le transport en commun plus rapide, plus efficace et incite plus de gens à l'utiliser.

1.3.5 Électrifier l'ensemble des transports en commun; nous avons l'électricité disponible pour le faire, ainsi que la technologie (métro, tramway, bus, train).

2. Repenser le bâtiment et l'habitation

Pour réduire notre dépendance aux énergies fossiles et notre consommation énergétique, la Ville de Montréal doit insister sur une meilleure isolation des bâtiments et renoncer aux modes de chauffage polluants et non renouvelables. Voici nos propositions:

2.1 Les nouvelles constructions doivent bannir les modes de chauffage polluants et non renouvelables tels le gaz naturel et le mazout. De plus, les propriétaires actuels devraient être encouragés à passer aux énergies renouvelables.

2.2 Certains bâtiments doivent être rénovés afin de réutiliser la chaleur qu'ils génèrent par leurs activités, ce qui permettrait d'énormes économies d'énergie[8]. Par exemple, la chaleur émise par les serveurs informatiques de l'Université McGill pourrait être réutilisée pour chauffer les bâtiments plutôt que d'utiliser une climatisation locale, ce qui occasionne une double perte d'énergie. De plus, certains bâtiments disposent d'un chauffage central difficile à ajuster. Les propriétaires de bâtiments munis d'un chauffage central au mazout suggèrent parfois à leurs locataires d'ouvrir leurs fenêtres en hiver s'ils ont chaud. Les nouvelles constructions de ce genre devraient être interdites, et les anciennes, rénovées.

---

[7] Saint-Jérôme prendra un virage important, Journal Le Nord, 10 février 2016, http://www.journallenord.com/Actualites/2016-02-10/article-4431263/Saint-Jerome-prendra-un-virage-important/1

[8] Voir à ce sujet : Angus, la chaleur des uns contre la fraîcheur des autres, https://www.novae.ca/2016/02/angus-solution-environnementale-et-economique/

Enfin, il faut promouvoir l'installation de toits blancs pour réduire les besoins de climatisation, ce qui fait cohérence avec la lutte aux îlots de chaleur que mène la Ville et dont on encourage la poursuite.

2.3 Favoriser l'aménagement de logements construits à l'aide de matériaux recyclés, renouvelables et à faible consommation énergétique, tels le bois, le verre etc.

2.4 Offrir un service de consultation gratuit et accessible à tou-te-s, afin de transmettre les connaissances et moyens pour améliorer l'efficacité énergétique de tous les bâtiments. La Ville pourrait également créer une campagne de sensibilisation à l'effet qu'il est beaucoup plus efficace énergétiquement d'isoler les gens, c'est-à-dire de se vêtir chaudement, que de chauffer les bâtiments.

2.5 Augmenter les impôts pour les nouveaux bâtiments dont les murs sont exposés à l'air libre plutôt qu'adossés à un autre bâtiment, puisque les murs adossés permettent d'économiser de l'énergie, aussi bien pour le chauffage que la climatisation.

3. Réviser la fiscalité municipale

Nous sommes également convaincus que la Ville doit repenser la fiscalité municipale pour financer les changements nécessaires, pour décourager les comportements néfastes et pour éviter que les intérêts de la Ville n'entrent en conflit avec la préservation de l'environnement. Ces mesures doivent être appliquées en veillant à ne pas nuire aux plus démunis. Voici ce que nous suggérons:

3.1 La Ville de Montréal devrait promouvoir la renégociation du pacte fiscal entre les villes et les gouvernements pour obtenir un financement plus diversifié, dans le sens de ce que recommandent l'Union des Municipalités du Québec (UMQ) et la Fédération des Municipalités du Québec (FMQ). En particulier, la part importante des revenus municipaux provenant de taxes foncières peut entraîner les villes à changer leur zonage, par exemple en transformant les espaces agricoles en de nouveaux développements plus lucratifs, encourageant ainsi l'étalement urbain.

3.2 La Ville de Montréal devrait augmenter significativement la surtaxe sur l'essence pour financer les transports plus écologiques et décourager l'utilisation de la voiture personnelle.

3.3 La Ville de Montréal devrait augmenter le prix du stationnement pour décourager l'emploi de la voiture personnelle et employer ces revenus pour financer la réalisation de projets écologiques, principalement le développement des transports actifs et en commun.

3.4 Montréal devrait s'inspirer de certains de ses arrondissements en augmentant le prix de la deuxième vignette de stationnement en lieu résidentiel. Rares sont les ménages qui ont absolument besoin de deux voitures.

3.5 Enfin, la municipalité doit considérer l'augmentation des impôts fonciers pour les propriétés qui ont une entrée privée de stationnement, afin de dissuader la construction et l'utilisation de celles-ci.

4. Diminuer la consommation

On ne peut dissocier la dépendance aux énergies fossiles de la consommation en général, puisque celles-ci sont impliquées dans l'extraction, la transformation et la distribution des biens que nous consommons. De plus, ces procédés demandent aussi de l'énergie pour leur fonctionnement et dégagent de la chaleur, ce qui contribue au réchauffement climatique. Notre société est fondée sur la croissance économique, laquelle s'appuie sur une augmentation constante de la production et de la consommation. Il faut absolument changer de paradigme et parvenir à répondre à nos divers besoins en consommant moins. Voici quelques suggestions pour amorcer le virage nécessaire :

4.1 Interdire la distribution de publi-sacs. Ceux-ci sont une incitation de plus à la consommation. Aussi, ils constituent un gaspillage de papier et de plastique, ainsi qu'une source importante de saleté dans la ville.

4.2 Interdire les panneaux publicitaires (ainsi que cela se fait déjà à Grenoble[9]) et permettre l'affichage citoyen, notamment en revisant la réglementation actuelle à ce sujet et en mettant à disposition des espaces publics à cet effet.

4.3 Bannir les sacs de plastique est un bon pas pour la réduction des déchets, mais il faut aller plus loin. Dans la même optique, la Ville devrait décourager la consommation de produits à usage unique. Il faudrait donc bannir les contenants en plastique pour l'eau et consigner les bouteilles quand elles sont en verre. Une campagne d'éducation serait aussi nécessaire, pour faire savoir à la population que l'eau du robinet ne met pas en danger notre santé. La Ville devrait aussi installer davantage de fontaines dans les lieux publics, notamment le long des pistes cyclables.

4.4 Il faut amener la Société des alcools du Québec à instaurer la consigne sur les bouteilles de vin et autres alcools pour, dans un premier temps, en faire un recyclage plus adéquat (actuellement, avec le recyclage en vrac, beaucoup de bouteilles se brisent et se retrouvent dans les décharges) et dans un deuxième temps amener les producteurs à les réutiliser, comme pour la bière.

4.5 La Ville de Montréal doit reconsidérer l'éclairage de certains bâtiments la nuit. Et ce, principalement lorsque la sécurité de personne n'est en jeu[10].

4.6 Finalement, la Ville de Montréal devrait encourager des choix de consommation responsables au plan écologique, en favorisant entre autres la consommation locale. En alimentation, cela signifie favoriser autant que possible la consommation d'aliments locaux, biologiques et végétaux.

---

[9] Grenoble bannit la publicité de ses rues, Le Monde, 24 novembre 2014, http://www.lemonde.fr/societe/article/2014/11/24/grenoble-commence-a-bannir-la-publicite-de-ses-rues_4528080_3224.html

[10] Depuis 2013, Paris limite l'éclairage nocturne des bâtiments, https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000027003910&dateTexte=&categorieLien=id

5. Réaménager l'espace de vie

Afin de réduire la dépendance aux énergies fossiles et réduire la pollution sous toutes ses formes, la Ville de Montréal doit lutter contre l'étalement urbain ; encourager la vie à proximité en faisant de notre ville un lieu où il fait bon vivre ; favoriser le retour des familles en ville et encourager celles qui vivent sur l'île à y rester ; renforcer la lutte contre les îlots de chaleur et réduire le bruit dû à la circulation.
Pour ce faire, nous suggérons:

5.1 Promouvoir la mixité urbaine, c'est-à-dire créer des milieux de vie complets à l'intérieur d'un quartier, notamment en favorisant l'établissement de commerces servant à satisfaire les besoins de la population locale plutôt que des commerces cherchant à attirer une clientèle vivant à l'extérieur de l'île de Montréal.

5.2 Exiger qu'une portion des places de stationnement soit remplacée par un espace vert ou un support à vélo à même la rue. Ceci pourrait s'appliquer en zone résidentielle, au centre-ville ou dans les stationnements des magasins à grandes surfaces, telles les Galeries d'Anjou.

5.3 Favoriser l'agriculture urbaine, au besoin en dé-bétonnant et en décontaminant certains espaces pour créer davantage de jardins collectifs (où les jardiniers-ères travaillent ensemble et se partagent le fruit de la récolte) ou de jardins communautaires (où chaque participant a un petit espace à sa seule disposition); en effet, dans plusieurs arrondissements, les listes d'attente pour l'accès à un espace de jardinage s'allongent. Le service d'urbanisme pourrait exiger de chaque constructeur de bâtiment à logements multiples de prévoir un espace de jardinage pour les locataires. Créer davantage de ruelles vertes et montrer plus de tolérance envers les ruelles vertes spontanées[11]. Créer une politique permettant de réintégrer des terrains agricoles en milieu urbain et industriel.

5.4 Imposer un moratoire sur l'aménagement de centres commerciaux de grande surface comme le projet Quinze40.

5.5 Utiliser les fiducies foncières[12] pour freiner l'appropriation du territoire par des firmes spéculatives autour et dans Montréal et encourager la propriété coopérative.

5.6 Ouvrir au moins un écocentre par quartier et créer des zones de gratuité[13] c'est-à-dire des endroits où les citoyens peuvent déposer les biens qu'ils n'utilisent plus pour que d'autres qui en ont besoin puissent en faire usage, ce qui permet la réduction des déchets et de la consommation. La Boutique sans argent de Paris est un exemple d'initiative allant en ce sens.

---

[11] Plateau-Mont-Royal: une ruelle « illégale » démantelée, La Presse, 14 septembre 2015. http://www.lapresse.ca/actualites/montreal/201509/13/01-4900213-plateau-mont-royal-une-ruelle-illegale-demantelee.php

[12] Lire à ce sujet le « Manuel d'antispéculation immobilière », de John Emmeus Davis, aux éditions Ecosociété, 2014

[13] La Boutique Sans Argent, Paris. http://laboutiquesansargent.org/

6. Réorganiser les services à la population

Pour réduire la consommation d'énergies fossiles, les émissions de gaz à effet de serre et la consommation superflue en général, la Ville peut également repenser les services rendus à la population et faciliter les initiatives locales.
Voici ce que nous suggérons:

6.1 Ouvrir un marché public par quartier pour favoriser la vente et l'achat de produits locaux et lutter contre l'existence de déserts alimentaires, c'est-à-dire d'endroits où l'offre d'aliments frais et bons pour la santé est insuffisante.

6.2 Étendre le compostage à toute l'île. Favoriser la collecte de compost domestique, installer des composteurs municipaux par quartier. Rendre accessible au public au moins un composteur de matières organiques par quartier, dotant la Ville d'un nouveau service écologique de proximité.

6.3 Favoriser la création de bibliothèques à outils telles que « La Remise » dans Villeray[14], afin que les citoyens puissent disposer des outils dont ils ont besoin sans devoir acheter des outils qu'ils n'utiliseront qu'une fois ou deux.

6.4 Bio-méthaniser les boues issues du système d'épuration des eaux pour en faire une énergie renouvelable. S'inspirer de ce qui se fait déjà en la matière dans la ville de Saint-Hyacinthe[15].

6.5 Prendre des mesures de réduction du gaspillage alimentaire. Par exemple, en encourageant les épiceries et les fruiteries à coopérer avec des organismes tels Moisson Montréal, qui redistribuent les denrées rejettées du marché de ventes. De plus, favoriser les groupes et individus qui pratiquent le « déchétarisme » (*dumpster diving*), par exemple en suggérant aux commerces de placer les aliments jetés dans un conteneur propre, ordonné et facilement accessible.

6.6 Équiper tous les véhicules municipaux d'un système qui arrête le moteur à chaque fois que le véhicule est immobilisé, tel qu'il se fait déjà à Victoriaville[16], permettant jusqu'à 20% d'économies d'essence.

6.7 La Ville devrait revoir son système de collecte des déchets. Elle pourrait modifier ses pratiques de ramassage, par exemple en obligeant les gens à mettre leurs ordures d'un côté de la rue une semaine et de l'autre côté la semaine suivante, ce qui éviterait que les camions passent deux fois dans chaque rue.

6.8 Augmenter les heures d'ouverture des bibliothèques publiques. Quand les gens lisent, ils ne consomment pas et ils sont moins exposés à la publicité agressive qui caractérise notre société.

6.9 Installer des compteurs d'eau pour les maisons qui ont des piscines et établir un minimum de consommation gratuit, au-delà duquel les gens doivent payer pour l'eau consommée.
6.10 Insister sur la relocalisation du pouvoir et de la prise de décisions à l'échelle de

[14] La Remise : http://laremise.ca/
[15] Ville de Sainte-Hyacinthe : http://www.st-hyacinthe.qc.ca/services-aux-citoyens/station-depuration.php
[16] Camion hybride-hydraulique, technologie « Stop-Start », http://www.effenco.com

l'arrondissement mais surtout à l'échelle des citoyens, par exemple en créant des maisons de citoyenneté où les gens peuvent se rassembler et discuter des enjeux locaux.

Conclusion

Le Réseau québécois pour la simplicité volontaire, le Mouvement québécois pour la décroissance conviviale et les signataires de ce document espèrent que la Ville de Montréal prendra au sérieux les mesures proposées ci-dessus. Nous sommes convaincus que la réduction de notre dépendance aux énergies fossiles est un enjeu dont nous ne pouvons plus ignorer l'importance. Pour des raisons de confort, il est facile de sous-estimer l'impact de nos modes de vie sur le futur de la planète. Dans le contexte écologique que nous traversons, nous devons changer cette attitude. Bien que les mesures que nous proposons puissent sembler radicales, nous croyons qu'elles sont totalement justifiées par les dangers qui guettent les habitants de la Terre. Dans une perspective de moyen et de long termes, il est impératif que la Ville de Montréal encourage les initiatives citoyennes et contribue à l'effort collectif qui s'impose. Pour ce, nous vous remercions d'avance de bien vouloir considérer nos propositions avec le sérieux qui leur est dû.

Participantes et participants à cette consultation

Rédaction
Vincent Duhamel
Victoria Saravia
Serge Mongeau
Jean-François Boisvert
Diane Gariepy
Yves-Marie Abraham

Yaprak Hamarat
Jean Lapalme
Margaux Ruellan
Léonard Langlois
Jean-Sébastien Bourret
Sarah Cacoub
(+ vos noms ci dessous!)