

# Dialogues climatiques

2024

Rapport de consultation



# Crédits

## Analyse et rédaction

Louis-Philippe Lizotte / Directeur des opérations  
Kimberly Coulombe / Chargée de projet  
Juliane Vandal / Agente de projet sénior  
Léa Chéli / Agente de projet en service civique

## Équipe de projet (INM)

Mathieu Arsenault / Conseiller principal et coordonnateur, communications et relations de presse  
Emmanuelle Biroteau / Agente de projet  
Naomi Bissol / Agente de projet en service civique  
Viviane Cottle / Agente de mobilisation et de liaison  
Kimberly Coulombe / Chargée de projet  
Christine Demers / Chargée de projet sénior  
Juan Giraldo / Agent de projet

Josselyn Guillarmou / Chargé de projet, publications et contenus  
Sandra Larochelle / Chargée de projet sénior, publications et contenus  
Louis-Philippe Lizotte / Directeur des opérations  
Sophie Racine Méndez / Chargée de projet  
Nayla Si Mahfoud / Agente de projet  
Juliane Vandal / Agente de projet sénior  
Caroline Villemure / Chargée de communication

## À propos de l'INM

**L'INM est une organisation indépendante et non partisane qui a pour ambition d'accroître la participation des citoyennes et des citoyens à la vie démocratique.**

L'action de l'INM a pour effet d'encourager la participation citoyenne et de contribuer au développement des compétences civiques, au renforcement du lien social et à la valorisation des institutions démocratiques.

L'équipe de l'INM est animée par la conviction que la participation citoyenne renforce la démocratie.

### Pour nous joindre

5605, avenue de Gaspé, bur. 404  
Montréal (Québec) H2T 2A4

Téléphone : 1 877 934-5999  
Télécopieur : 514 934-6330  
Courriel : [inm@inm.qc.ca](mailto:inm@inm.qc.ca)  
[www.inm.qc.ca](http://www.inm.qc.ca)

# Table des matières

<b>Crédits</b>	<b>2</b>
<b>À propos de l'INM</b>	<b>2</b>
Pour nous joindre	2
<b>Table des matières</b>	<b>3</b>
<b>Faits saillants</b>	<b>5</b>
Sommaire de la démarche consultative	5
Constats généraux	5
Thématiques d'intérêt	5
Transport	5
<b>Présentation de la démarche participative</b>	<b>9</b>
Mise en contexte	9
Choix d'une thématique spécifique dans un contexte d'expérimentation	10
Dialogues climatiques dans un contexte de polarisation croissante à l'endroit des changements climatiques	10
Étapes de la démarche	11
Activités de la démarche	11
Tableau 1 : Sommaire descriptif des activités par type	12
Caravane citoyenne	12
Café-rencontre	13
Atelier en milieu jeunesse	13
Atelier en classe	14
Parcours jeunesse	14
Analyse et rédaction du rapport	14
<b>Présentation des résultats</b>	<b>16</b>
1. Thématiques d'intérêt	16
Graphique 1 : Thématiques des questions posées par les personnes participantes	16
Profil sociodémographique des personnes répondantes	18
2. Transport	19
Facteurs structurels	20
Barrières structurelles à l'utilisation des moyens de transport durables	20
Transport en commun	20
Transport actif	20
Covoiturage	21
Voitures électriques	21
Solutions structurelles pour favoriser l'utilisation des moyens de transport durables	22
Transport en commun	22

Transport actif	22
Covoiturage	22
Voitures électriques	23
Facteurs sociodémographiques	23
Barrières sociodémographiques à l'utilisation des moyens de transport durables	23
Coût des modes de transport durables	23
Emplois et occupations qui se prêtent moins à certains modes de transport durables	24
Statut familial	24
Solutions sociodémographiques pour favoriser l'utilisation des moyens de transport durables	24
Solutions dites « positives »	24
Solutions dites « négatives »	25
Facteurs psychosociaux	25
Barrières psychosociales à l'utilisation des moyens de transport durables	25
Culture de l'automobile	26
Réticence aux transports en commun	26
Solutions psychosociales pour favoriser l'utilisation des moyens de transport durables	27
3. Pouvoir d'agir face aux changements climatiques	27
Pouvoir individuel	27
Tableau 2 : Réflexions quant au pouvoir d'agir individuel chez les jeunes	30
Pouvoir collectif et gouvernemental	30
Tableau 3 : Réflexions quant au pouvoir d'agir collectif chez les jeunes	31

# Faits saillants

## Sommaire de la démarche consultative

Dans le cadre de sa *Stratégie de mobilisation pour l'action climatique 2022-2027*, le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) souhaite mettre en place des Dialogues climatiques à travers le Québec. Des organismes du milieu communautaire de la province, dont l'INM, ont été appelés à tenir des activités participatives concernant les changements climatiques afin d'identifier les paramètres nécessaires à des Dialogues climatiques bienveillants et pertinents entre citoyennes et citoyens.

Ainsi, l'INM a conçu, mené et analysé les résultats de cinq types d'activités, qui ont permis de rencontrer près de 750 personnes aux profils sociodémographiques variés, soit :

- les caravanes citoyennes ;
- les cafés-rencontres ;
- les ateliers en milieu jeunesse ;
- les ateliers en classe ;
- le parcours jeunesse.

## Constats généraux

### Thématiques d'intérêt

Dans le cadre de la majorité des activités participatives, les personnes rencontrées étaient invitées à poser une question concernant les transports et/ou les changements climatiques. Par la suite, celle-ci était rapportée et posée à une personne d'une autre région du Québec. L'analyse de ces questions permet d'observer quels sujets liés à ces thématiques intéressent particulièrement les citoyennes et citoyens.

- Plus du tiers des questions posées portent sur les transports en commun. Dans l'imaginaire de nombreuses personnes participantes, associer les concepts de lutte contre les changements climatiques et de transport les mène à réfléchir aux transports en commun.
- La place de la voiture à essence dans notre société et dans le quotidien des Québécoises et Québécois se démarque également comme un sujet d'intérêt pour plusieurs : 16 % de la totalité des questions portait sur ce sujet.

### Transport

Le transport a été la thématique principale de cette démarche ; les personnes participantes ont été invitées à s'exprimer quant aux barrières qui découragent les Québécoises et Québécois d'utiliser des modes de transport durable et quant aux solutions possibles pour encourager et faciliter cette utilisation.

Les activités réalisées dans le cadre de Dialogues climatiques nous ont permis de faire plusieurs apprentissages en fonction de nos objectifs de consultation :

### Barrières à l'utilisation des modes de transport durables identifiées

#### → Facteurs structurels

- ◆ Réseaux de transport en commun et de transport actif (marche, vélo) non optimaux, non sécuritaires et non flexibles ;
- ◆ Manque de praticabilité du covoiturage dans des régions vastes à densité de population faible ;
- ◆ Manque de bornes de recharge pour les voitures électriques.

#### → Facteurs sociodémographiques

- ◆ Coûts élevés de certains modes de transport durables, tels que les voitures électriques ;
- ◆ Emplois et/ou occupations qui se prêtent moins à l'utilisation de certains modes de transports durables, tels que le travail dans le domaine de la construction ou des emplois avec des horaires atypiques ;
- ◆ Statut familial et manque d'accès à certains modes de transport pour les familles, notamment les familles avec de jeunes enfants.

#### → Facteurs psychosociaux

- ◆ Culture de l'automobile dans plusieurs régions du Québec ;
- ◆ Réticence à utiliser les transports en commun, notamment à cause d'une perception que ceux-ci correspondent davantage à un mode de vie urbain.

### Solutions proposées pour favoriser l'utilisation de modes de transport durables

#### → Solutions structurelles

- ◆ Bonifier et rendre plus attractif les réseaux de transport en commun, notamment en investissant substantiellement, en desservant plus amplement les régions et en mettant au point la fiabilité des autobus ;
- ◆ Bonifier les réseaux de transport actif (marche, vélo), notamment en construisant davantage d'infrastructures piétonnes et cyclistes, en sécurisant les infrastructures actuelles et en favorisant l'implantation d'initiatives de vélo en libre-service ;
- ◆ Développer de meilleurs systèmes de covoiturage ;
- ◆ Installer davantage de bornes de recharge pour les voitures électriques.

→ **Solutions sociodémographiques**

- ◆ Solutions dites « positives », soit en offrant un incitatif financier pour encourager l'utilisation de modes de transport durables :
  - Offrir des subventions pour le covoiturage ;
  - Augmenter les subventions actuelles à l'achat de véhicules électriques ;
  - Rendre le transport en commun gratuit, notamment pour les étudiantes et étudiants.
- ◆ Solutions dites « négatives », soit en faisant payer l'utilisation de moyens de transport non durables :
  - Taxer l'usage de voiture individuelle à essence ;
  - Augmenter le prix des stationnements ;
  - Taxer l'utilisation des routes.

→ **Solutions psychosociales**

- ◆ Encourager un changement global des mentalités des Québécoises et Québécois :
  - Développer des campagnes de sensibilisation et d'éducation à grande échelle, notamment pour conscientiser la population aux problèmes environnementaux engendrés par l'utilisation de la voiture individuelle et aux bienfaits des modes de transport alternatifs ;
  - Promouvoir des initiatives de transports durables, tels que le covoiturage local ;
  - Diminuer voire interdire les publicités visant à inciter l'achat de nouvelles voitures à essence.

## Pouvoir d'agir

Les personnes participantes croient davantage au pouvoir collectif et gouvernemental, soit les actions que la collectivité peut mettre en place et les mesures que les instances gouvernementales peuvent prendre pour lutter contre les changements climatiques, qu'au pouvoir individuel, soit les comportements et actions des individus.

- En effet, les personnes participantes étaient nombreuses à insister sur le rôle du gouvernement et des grandes entreprises, tout en décriant leur inaction actuelle.
- Les jeunes ont également davantage confiance dans le pouvoir d'action collectif que dans le pouvoir individuel. D'ailleurs, les jeunes d'âge secondaire se montrent significativement moins optimistes quant au pouvoir d'agir pour lutter contre les changements climatiques que les jeunes d'âge collégial.





# Présentation de la démarche participative

## Mise en contexte

En 2022, dans le cadre de son *Plan pour une économie verte 2030*, le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) lance la *Stratégie de mobilisation pour l'action climatique 2022-2027*. Cette dernière offre comme quatrième orientation d'« *encourager l'action climatique et susciter l'émulation* » et identifie plus spécifiquement comme troisième action de cette orientation la mise en œuvre de Dialogues climatiques à travers le Québec. Ainsi, des organismes du milieu communautaire de la province ont été appelés à tenir des activités participatives concernant les changements climatiques afin d'identifier les paramètres nécessaires à des Dialogues climatiques bienveillants et pertinents entre citoyennes et citoyens.

Parmi ces organismes, l'INM, fort de son expertise en participation publique et en éducation à la citoyenneté, a déterminé six objectifs propres à son mandat et a proposé la tenue de plusieurs types d'activités dans une diversité de milieux. La conception des activités avait pour objectifs de varier les paramètres afin de tester et d'identifier les meilleures pratiques pour tenir un dialogue sur les enjeux climatiques avec l'ensemble de la population, particulièrement les jeunes. Les objectifs sont les suivants :

- augmenter la sensibilisation d'un public diversifié ;
- développer des connaissances sur les enjeux climatiques ;
- développer des compétences civiques (en dialogue) ;
- accroître la compréhension mutuelle ;
- faire vivre des dialogues riches et bienveillants et ;
- mettre en lumière des consensus collectifs et les points de divergences.

Le but de notre démarche était de développer un processus de dialogue, soit un déroulement d'activité et les méthodes d'animation le chapeautant. Le processus de dialogue devait répondre aux objectifs présentés précédemment et pouvoir ensuite être répliqué et adapté pour faciliter des discussions sur d'autres enjeux sociétaux complexes et potentiellement polarisants, tels que la conservation des milieux naturels ou l'utilisation de l'énergie.

## Choix d'une thématique spécifique dans un contexte d'expérimentation

Le sujet des changements climatiques étant vaste, il a été choisi de cibler une thématique précise afin de circonscrire et orienter davantage les discussions. Cette décision s'est appuyée sur notre expérience lors de projets précédents à l'INM, notamment la Démarche jeunesse sur la carboneutralité. Tout au long de ce projet, nous avons constaté qu'aborder les changements climatiques de manière générale fragmente les discussions, car les personnes participantes se concentrent chacune sur différents sujets plus précis tels que les émissions de gaz à effet de serre des industries, l'agriculture ou les structures de gouvernance. Cette situation ne permet pas un cheminement collectif.

Au Québec, le transport individuel représente un enjeu significatif des changements climatiques, notamment puisqu'il est à l'origine d'une part importante des émissions de gaz à effets de serre. Le transport est également un enjeu d'actualité récurrent. De plus, le transport est un sujet d'intérêt pour notre partenaire Transition en Commun. Ainsi, il a été choisi de baser les activités du projet sur la thématique du transport, notamment sur l'enjeu de la surmotorisation au Québec.

L'objectif de choisir une thématique précise était double :

- diminuer la quantité d'informations à transmettre dans l'atelier pour cadrer le sujet ;
- rejoindre les personnes en lien avec leur vécu afin de susciter leur intérêt.

En effet, dans leur quotidien, toutes les personnes se déplacent et utilisent un moyen de transport quelconque et peuvent ainsi se sentir concernées par le sujet. De plus, le transport fait partie des compétences politiques municipales et provinciales, ce qui permet de réfléchir à la mise en place de solutions à plusieurs niveaux.

## Dialogues climatiques dans un contexte de polarisation croissante à l'endroit des changements climatiques

Les Dialogues climatiques se sont aussi déroulés dans un contexte d'augmentation substantielle de la polarisation entourant le sujet des changements climatiques. D'un côté, on observe que le nombre de catastrophes naturelles et de changements météorologiques sévères augmente d'année en année. Les feux de forêt, les inondations, les records de température, l'absence de précipitations de neige ou la réduction du temps de gel font partie du paysage de l'actualité québécoise, et ce n'est pas sans conséquence sur la perception qu'a la population quant à la situation climatique. En effet, les préoccupations quant aux changements climatiques sont croissantes et le phénomène d'écoanxiété est davantage présent chez les Québécoises et Québécois. Ce sentiment a d'ailleurs été observé chez de nombreuses personnes participantes à cette démarche consultative :

*« Tout le mois de juillet, ça a été épouvantable. De la canicule, tout le mois! Avant, on avait quelques jours maximum pendant l'été. C'est effrayant de voir à quel point les changements vont vite. J'ai peur pour mes petits-enfants, je ne sais pas dans quel monde ils vont vivre. »*

- Une personne participante de Rivière-du-Loup

Cependant, la désinformation quant aux changements climatiques et leurs causes est également croissante chez certains et peut mener à une forme de cynisme concernant les enjeux climatiques. Certaines personnes que nous avons rencontrées à travers cette démarche tenaient des propos qui reflétaient un certain niveau de désinformation. Notamment, quelques personnes avaient l'impression que la voiture n'était pas un moyen de transport qui causait beaucoup de pollution et d'autres avançaient que des initiatives comme le troisième lien entre Québec et Lévis réduisent la pollution puisqu'elles réduisent le trafic, malgré les études stipulant le contraire.

Ce contexte de polarisation croissante a été la toile de fond des échanges qui se sont déroulés dans le cadre des Dialogues climatiques.

## Étapes de la démarche

### Activités de la démarche

Afin d'atteindre les six objectifs précédemment énoncés, l'INM a conçu, mené et analysé les résultats de cinq types d'activités, qui ont permis de rencontrer près de 750 personnes aux profils sociodémographiques variés, soit :

- les caravanes citoyennes ;
- les cafés-rencontres ;
- les ateliers en milieu jeunesse ;
- les ateliers en classe et ;
- le parcours jeunesse.

**Tableau 1 : Sommaire descriptif des activités par type**

	Temps de participation	Nombre d'activités	Régions rejointes	Nombre de personnes rencontrées	Profils des personnes rencontrées	Participation
<b>Caravane citoyenne</b>	5 à 15 min.	3	Bas-Saint-Laurent Estrie Chaudière-Appalaches	225	Profils et âges variés	Volontaire
<b>Café-rencontre</b>	90 min.	3	Bas-Saint-Laurent Estrie Chaudière-Appalaches	72	Profils variés Majoritairement des personnes de 35 ans et plus	Volontaire
<b>Atelier en milieu jeunesse</b>	60 à 90 min.	7	Outaouais Saguenay-Lac-Saint-Jean	221	Jeunes de profils variés entre 18 et 25 ans	Obligatoire et volontaire
<b>Atelier en classe</b>	75 min.	9	Estrie Montréal Capitale-Nationale	223	Jeunes en classe de secondaire 4 et 5	Obligatoire
<b>Parcours</b>	180 min.	2	Montréal	7	Jeunes entre 18 et 25 ans	Volontaire

### Caravane citoyenne

Trois caravanes ont été réalisées et nous ont permis de rejoindre en tout 225 personnes de trois régions différentes :

- la première s'est déroulée lors d'une tournée dans plusieurs lieux publics au Bas-Saint-Laurent durant le mois d'août ;
- la suivante s'est déroulée à Lévis en octobre, au Cégep de Lévis et aux Galeries Chagnon et ;
- la dernière a eu lieu au Marché public de Granby au début du mois de novembre.

Lors de ces activités, les équipes d'animation de l'INM se positionnaient dans des lieux publics achalandés et invitaient les citoyennes et citoyens sur place à piger et à répondre à une question concernant les changements climatiques, posée par des personnes vivant dans un contexte différent du leur. S'ensuivait un bref échange de 5 à 10 minutes. Parfois, les personnes étaient invitées à poser elles-mêmes une autre question en vue de la prochaine caravane citoyenne.



## Café-rencontre

Trois cafés-rencontres ont été organisés dans le cadre du projet. Ces activités nous ont permis de rencontrer 72 personnes de trois régions différentes du Québec :

- un café-rencontre a eu lieu au Marché public de Rimouski au mois d'août ;
- un autre a eu lieu dans la salle multifonctionnelle du Cégep de Lévis en octobre ;
- le dernier s'est déroulé au Centre communautaire l'Escale à Granby en novembre.

Ces activités débutaient par une amorce « pour ou contre » afin d'engager les personnes dans l'activité ; les participantes et participants étaient alors encouragés à se positionner quant à différents enjeux portant sur les changements climatiques et les transports. Puis, il y avait un bref moment d'information pour mettre un cadre de référence commun aux échanges. Les personnes étaient ensuite invitées à échanger à propos de questions pigées pour amorcer une discussion sur les différentes réalités relatives à la mobilité. Une délibération en sous-groupes permettait aux participantes et participants de proposer des solutions pour répondre à la surmotorisation au Québec et dans leur milieu. Les solutions étaient par la suite partagées avec l'ensemble du groupe.

## Atelier en milieu jeunesse

Les sept ateliers en milieu jeunesse ont permis de rejoindre 221 jeunes principalement entre 17 et 24 ans dans deux régions du Québec :

- un atelier a eu lieu dans le cadre du programme C-vert à Gatineau en juillet, afin de tester notre méthodologie de récolte de données ;
- deux ateliers se sont tenus au Cégep de Chicoutimi en septembre ;
- deux autres ont eu lieu au Collège d'Alma en septembre ;
- un s'est déroulé au Cégep de Jonquière au mois de septembre et ;
- un a eu lieu au Cégep de Saint-Félicien en septembre également.

Ce type d'atelier prévoyait d'abord un court moment d'information sur les facteurs qui influencent les individus dans leur choix de moyen de transport. Par la suite, les jeunes étaient invités à réfléchir au sujet, à communiquer leur avis sur les solutions envisagées pour réduire les effets de notre mobilité sur le climat, puis à proposer eux-mêmes des solutions pour leur milieu.



### Atelier en classe

Les neuf ateliers en classe ont été réalisés dans trois régions différentes et ont permis de rejoindre 223 jeunes de secondaire 4 et 5 :

- un atelier a eu lieu à l'école secondaire Joseph Hermas Leclerc à Granby en octobre ;
- un autre s'est déroulé au Centre Ferland-La Relance à Montréal-Nord en octobre également et ;
- sept ateliers ont eu lieu à l'école secondaire de Rochebelle à Québec au mois de novembre.

Ces ateliers reprenaient le même modèle que l'atelier en milieu jeunesse.

### Parcours jeunesse

En collaboration avec l'organisme Horizon Carrière, situé à Montréal dans le quartier Saint-Léonard, le parcours jeunesse a permis de rencontrer et d'échanger avec sept jeunes durant deux séances (une d'une durée de deux heures ; et la seconde d'une durée d'une heure).

Cette activité reprenait un modèle similaire à celui des ateliers en milieu jeunesse et en classe, mais permettait des moments d'échange et de débats beaucoup plus longs et approfondis.

### Analyse et rédaction du rapport

Plusieurs outils ont été utilisés dans le cadre de ce projet afin de récolter les données variées des activités :

- des enregistrements audios ;
- des napperons de prises de note ;
- des formulaires d'évaluation post-activité et ;
- les observations de l'équipe d'animation.

Ces outils de collecte des données ont été analysés. Ce rapport représente une synthèse des grandes tendances ressortant des propos des personnes participantes, ainsi que certaines perceptions minoritaires, mais évocatrices des divergences de points de vue. Par souci de concision, le rapport ne présente ainsi pas l'intégralité des réponses et des propos récoltés lors des activités. De plus, le mandat confié à l'INM ne prévoyait ni la vérification des données sur lesquelles les commentaires s'appuient, ni une évaluation factuelle de ceux-ci, ni l'élaboration de recommandations basées sur les avis des personnes participantes.

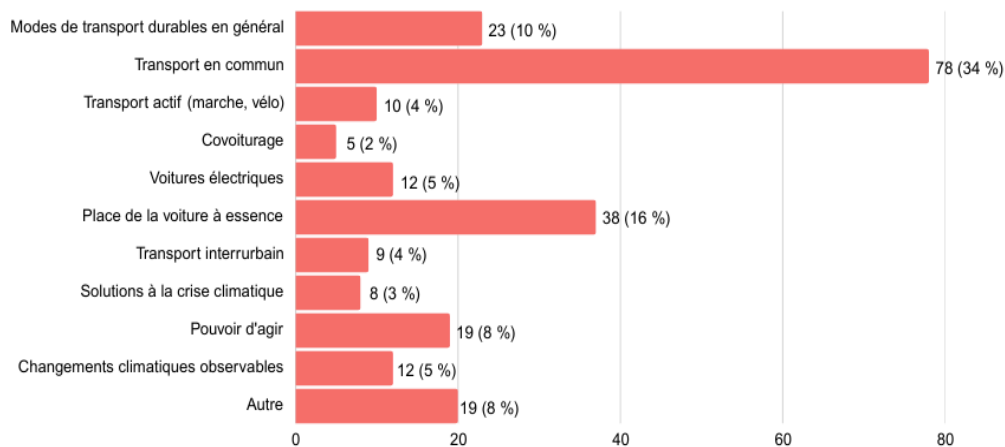
# Présentation des résultats

## 1. Thématiques d'intérêt

Dans le cadre de la majorité des activités participatives, soit les ateliers en milieu jeunesse, les ateliers en classe, les cafés-rencontres et les caravanes citoyennes, les personnes rencontrées étaient invitées à adresser une question concernant les transports et/ou les changements climatiques qui était par la suite posée à une personne d'une autre région du Québec. Au total, **233 questions** ont été posées par des participantes et participants.

L'analyse des thématiques de ces questions posées apparaît comme un moyen pertinent d'observer quels sujets liés aux transports et aux changements climatiques intéressent les citoyennes et citoyens. En effet, les personnes rencontrées avaient l'opportunité d'aborder une vaste variété de sujets dans leurs questions, selon leurs intérêts et ce qui anime leur curiosité. Leur choix de question peut indiquer quels sujets leur importent particulièrement.

**Graphique 1 : Thématiques des questions posées par les personnes participantes**



Comme exemplifié à travers le graphique, certaines thématiques ressortent comme étant significativement plus populaires.

- Le **transport en commun** se démarque comme étant de loin le sujet d'intérêt à l'origine du plus grand nombre de questions : des 233 questions posées, 78 d'entre elles, soit plus du tiers, portaient sur les transports en commun, notamment sur les autobus. Il semble ainsi que, dans l'imaginaire de nombreuses personnes participantes, associer les concepts de lutte contre les changements climatiques et de transport les mène à réfléchir aux transports en commun.



### Exemples de questions sur les transports en commun

- « *Trouvez-vous que vous avez assez de transport en commun dans votre région? »*
- « *Comment peut-on encourager la population à utiliser le transport en commun? »*
- « *Si l'utilisation des transports en commun ne fait pas partie de ton quotidien, pour quelles raisons ne les utilises-tu pas plus? »*
- « *Est-ce que vous trouvez que l'utilisation des transports en commun est une bonne idée pour lutter contre le réchauffement climatique ? »*

→ Dans une moindre mesure, la **place de la voiture à essence** dans notre société et dans le quotidien des Québécoises et Québécois se démarque également comme un sujet d'intérêt pour plusieurs : 38 questions, soit 16 % de la totalité, portaient sur ce sujet. Les personnes participantes semblent ainsi nombreuses à interroger la place de la voiture dans les habitudes de déplacements au Québec.

### Exemples de questions sur la place de la voiture à essence

- « *Est-ce que c'est réellement possible de vivre sans voiture où tu habites? Si tu te déplaces en voiture présentement, quelles seraient les alternatives pour te déplacer en polluant moins? »*
- « *Quels impacts l'utilisation de la voiture a-t-elle sur votre vie, positifs et négatifs? De quoi aurait l'air votre vie sans voiture? »*
- « *Que pensez-vous du troisième lien? Considérez-vous que c'est nécessaire? »*
- « *Pensez-vous que les voitures à essence disparaîtront complètement dans les 10 prochaines années? »*
- « *Est-ce que tu serais prêt à sacrifier ta voiture pour le bien de la planète? »*

→ Les autres thématiques de questions portant sur le transport directement se sont moins démarquées en termes de popularité.

- ◆ Environ 10 % des questions portaient sur les **modes de transport durables en général**, signifiant que ; soit aucun mode précis n'était mentionné ou au contraire, soit que plusieurs modes étaient mentionnés.
- ◆ Les autres modes de transport durables apparaissent comme significativement moins populaires, avec uniquement 5 % des questions portant sur les **voitures électriques**, 4 % portant sur le **transport actif**, comme la marche ou le vélo, et 2 % portant sur le **covoiturage**.
- ◆ Les questions portant sur des **propositions de solutions à la crise climatique** étaient presque toutes en lien avec le transport, mais celles-ci ne représentent que 3 % des questions posées.

- Pour ce qui est des questions portant sur des **sujets autres que le transport**, celles-ci étaient significativement moins nombreuses, notamment dû au fait que les discussions tenues lors des activités portaient le plus souvent sur cette thématique. Ainsi, 8 % des questions portaient sur le **pouvoir d’agir** des individus, de la collectivité ou des instances gouvernementales et 5 % portaient sur les **changements climatiques observables**, tels que les changements météorologiques d’année en année ou l’augmentation du nombre de catastrophes naturelles. Finalement, 8 % des questions n’appartiennent à aucune des autres catégories, soit puisqu’il s’agit de questions parce qu’elles concernent des sujets très précis, soit parce qu’il ne s’agissait pas de questions sérieuses.

## Profil sociodémographique des personnes répondantes

Comme mentionné précédemment, les questions qui ont fait l’objet de l’analyse ci-haut proviennent des ateliers en milieu jeunesse, des ateliers en classe, des cafés-rencontres et des caravanes citoyennes. Plus précisément, 115 questions proviennent des ateliers en milieu jeunesse, 53 des ateliers en classe et 65 des cafés-rencontres et caravanes citoyennes.

Afin de réaliser une analyse croisée entre l’intérêt pour certaines thématiques et le profil des personnes interrogées, certaines caractéristiques sociodémographiques ont été récoltées. Ainsi :

- 50 % des personnes interrogées étaient des femmes (117 personnes), 41 % étaient des hommes (95 personnes) et environ 9 % préféraient ne pas répondre (21 personnes) ;
  - 69 % des personnes interrogées avaient 24 ans et moins (161 personnes), 25 % avaient 25 ans et plus (59 personnes) et environ 7 % préféraient ne pas répondre (16 personnes) ;
  - 67 % des personnes provenaient de villes de taille moyenne ou petite (156 personnes) et 33 % provenaient de villes de grande taille comme Québec et Montréal (77 personnes).
- Les disparités au niveau des données s’expliquent par la nature des activités dans lesquelles nous avons recueilli les questions. En effet, la surreprésentation des personnes de 24 ans et moins s’explique par le fait que 168 des 233 questions ont été récoltées dans des ateliers avec des jeunes du secondaire et du cégep. Également, la surreprésentation des personnes provenant de villes de taille moyenne ou petite est due à la localisation de nos activités, qui ont été plus nombreuses en région qu’à Québec ou Montréal.



Étant donné qu'une quantité importante des questions, soit environ 50 %, portaient sur les thématiques du transport en commun et de la place de la voiture dans les habitudes de transport, il est difficile d'établir des tendances sociodémographiques concluantes. En effet, pour chacune des catégories sociodémographiques énoncées ci-haut, la thématique qui a suscité le plus de questions est celle des transports en commun et la deuxième est celle de la place de la voiture (à l'exception des personnes participantes de 25 ans et plus, où la deuxième thématique la plus populaire est les modes de transport durable en général). Pour ce qui est des autres thématiques les plus populaires au sein des groupes sociodémographiques, les données sont trop réparties entre les différentes thématiques pour en retirer des conclusions substantielles.

## 2. Transport

À travers les différentes activités, nous avons principalement incité les personnes participantes à s'exprimer sur les transports et leurs liens et/ou leurs impacts sur les changements climatiques. Ces résultats sont présentés ci-dessous à travers la catégorisation des facteurs de motorisation présentée dans le cadre de référence de Transition en Commun. Issu d'un processus de co-construction du groupe de travail, Démotorisation, ce cadre de référence permet d'outiller, de conscientiser et de structurer des actions visant à réduire la surmotorisation. Ce cadre de référence identifie les différents facteurs qui influencent les individus et les ménages quant à leurs choix en termes de motorisation et de modes de transport. Transition en Commun identifie trois types de facteurs, soit :

- les facteurs structurels ;
- les facteurs sociodémographiques et ;
- les facteurs psychosociaux<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Transition en commun. 2024. *Cadre de référence*.

<https://transitionencommun.org/voie-de-sortie-gt-demot/# :~ :text=Issu%20d'un%20processus%20de,quartiers%20et%20des%20communaut%C3%A9s%20marginalis%C3%A9es.>

## Facteurs structurels

Les facteurs structurels représentent les différents éléments structurants de société qui peuvent inciter la population à se déplacer d'une manière ou d'une autre. Par exemple, toutes les questions d'aménagement du territoire et de qualité des services de transports sont des facteurs structurels.

### Barrières structurelles à l'utilisation des moyens de transport durables

De très nombreuses personnes participantes aux différentes activités ont mis de l'avant des facteurs structurels comme étant à l'origine de leur choix de modes de transport au quotidien. Notamment, la plupart des personnes participantes hors Montréal ont argumenté que le développement routier en région est centré sur le déplacement en voiture alors que les différents réseaux de transport durable sont inadéquats.

### Transport en commun

Plusieurs citoyennes et citoyens hors Montréal ont indiqué ne pas utiliser le transport en commun puisque, à leurs yeux, les réseaux de transport en commun ne sont pas optimaux.

- Plusieurs ont argumenté que celui-ci ne dessert pas tous les villages et petites villes des environs, laissant plusieurs résidentes et résidents dans un **désert de services de transport**.
- De même, plusieurs se sont plaints du **manque de fiabilité des autobus** en région : ceux-ci arrivent fréquemment en retard aux différents arrêts, voire sont annulés sans qu'un préavis soit communiqué aux usagères et usagers.

*« Les autobus ne sont pas toujours fiables ici, ils sont souvent en retard. Au final, ça prend beaucoup plus de temps de se déplacer en bus qu'en auto, c'est pour ça que presque personne ne les utilise. »*

- Une personne participante de Rimouski

- Plusieurs personnes participantes ont également mis de l'avant que les horaires des différents services de transport ne permettent **pas une grande flexibilité** dans les déplacements. Notamment, les bus passent peu fréquemment et le service est limité puisqu'il se termine tôt en journée et n'est pas disponible lors des jours fériés dans plusieurs régions.
- Quelques personnes participantes ont également soulevé que les services de transport en commun ne sont **ni confortables, ni hygiéniques**, ce qui représente un élément de dissuasion significatif à leur utilisation.
- Certains ont aussi mis de l'avant que le réseau de transport pour les **déplacements interurbains** en région n'était pas optimal. Il a été mentionné que ceux-ci sont chers, manquent de flexibilité et prennent plus de temps que la voiture.

### Transport actif

Similairement, de nombreuses personnes participantes ont indiqué qu'elles n'utilisent pas le transport actif, tel que la marche ou le vélo, étant donné que les infrastructures pour ce type de déplacements ne leur convenaient pas dans leur région.

- En effet, un **manque de trottoirs et/ou de pistes cyclables adéquates** a été soulevé par un grand nombre de citoyennes et citoyens en région. Selon eux, les infrastructures actuelles ne permettent pas aux cyclistes et aux piétons de se déplacer facilement partout puisqu'elles ne rejoignent pas les différents points d'intérêt d'une région.
- Également, pour les infrastructures existantes, beaucoup de personnes participantes sont d'avis que celles-ci ne sont **pas suffisamment sécurisées** pour permettre des déplacements confortables et agréables.
- Les **distances éloignées entre les différents points d'intérêt** en région apparaissent également comme un obstacle substantiel à l'utilisation des transports actifs puisqu'elles rendent les déplacements très longs et physiquement exigeants.
- La difficulté à se déplacer à la marche ou en vélo pendant les longs mois d'**hiver**, à cause de la neige, de la glace sur les chaussées ainsi que du froid, a également été mentionnée par plusieurs comme un élément décourageant l'emploi de ces modes de déplacements.
- Certains ont aussi mis de l'avant que, étant donné que la mentalité de région est très centrée sur l'automobile, plusieurs **conducteurs ne se montrent pas respectueux** des cyclistes ou des piétons, ce qui peut entraîner un fort sentiment d'insécurité chez ces derniers.

*« Je le remarque vraiment : les conducteurs de voiture ne font pas attention aux piétons. Ils vont tellement vite, on passe proche de se faire accrocher souvent. [...] Ça ne donne pas le goût de marcher. »*

- Une personne participante de Granby

## Covoiturage

Quelques barrières structurelles se dressent également devant l'utilisation du covoiturage, selon de nombreuses personnes participantes.

- La dimension très vaste des régions du Québec entraîne de **grands détours pour les trajets de covoiturage**, ce qui allonge les déplacements et décourage plusieurs personnes de se tourner vers ce mode de transport.
- Également, la **difficulté à faire concorder les différents horaires** de plusieurs individus apparaît comme un élément de dissuasion au covoiturage, tant dans les grands centres que dans les régions.

## Voitures électriques

La principale barrière structurelle à l'utilisation des voitures électriques mentionnée par les personnes participantes est le **manque criant de bornes de recharge électriques dans plusieurs régions** du Québec. Cet enjeu décourage l'achat de telles voitures puisque les utilisateurs potentiels craignent de se retrouver à plusieurs reprises avec une voiture déchargée et/ou craignent de ne pas pouvoir faire leurs déplacements habituels entre les temps de charge.

## Solutions structurelles pour favoriser l'utilisation des moyens de transport durables

À la lumière des différentes barrières structurelles mentionnées, de nombreuses personnes participantes ont tout de même été enthousiastes à partager leurs idées et leurs propositions de solutions structurelles pouvant promouvoir l'utilisation des modes de transports alternatifs.

### Transport en commun

De nombreuses personnes participantes ont souligné que, pour inciter les gens à délaisser leurs voitures au profit du transport en commun, ces derniers doivent devenir une option pratique et viable au quotidien, et ce, même dans les régions éloignées. Les personnes interrogées proposaient ainsi **de bonifier et de rendre plus attractif les réseaux de transport en commun**. Notamment, il a été proposé :

- d'investir substantiellement dans les réseaux ;
- d'augmenter le nombre d'autobus afin qu'ils passent plus fréquemment ;
- d'agrandir le rayon de services afin de desservir plus de résidentes et résidents et de mieux desservir les cégeps et les universités ;
- d'améliorer le confort, la propreté et la sécurité des autobus pour rendre leur utilisation plus agréable et ;
- de mettre au point la fiabilité et la ponctualité des autobus.

### Transport actif

Similairement, un grand nombre de personnes participantes que nous avons rencontrées sont d'avis qu'une **bonification des réseaux de transport actif** est de mise pour encourager leur utilisation. Elles proposaient notamment de :

- construire davantage d'infrastructures piétonnes et cyclistes pour améliorer la connectivité des réseaux de transports actifs ;
- sécuriser les infrastructures actuelles pour rendre leur utilisation plus confortable ;
- déneiger les trottoirs et pistes cyclables régulièrement pendant la saison hivernale et ;
- favoriser l'implantation d'initiatives de vélo libre-service, comme *BIXI*, dans les villes québécoises de taille moyenne.

### Covoiturage

Beaucoup de citoyennes et citoyens, surtout en région, perçoivent le covoiturage comme une option potentielle intéressante, puisqu'elle permet des déplacements plus flexibles et confortables que le transport en commun, mais tout de même moins polluants que par voiture individuelle. Il a été proposé à plusieurs reprises de **développer de meilleurs systèmes de covoiturage**. Par exemple, il serait possible de :

- développer un système de covoiturage encadré par les municipalités ;
- créer des applications de covoiturage par région et ;
- identifier des pôles locaux où se déplacent de nombreuses personnes pour en faire des points de chute de covoiturage.

## Voitures électriques

Étant donné que la barrière structurelle principale à l'utilisation des voitures électriques identifiée par les personnes participantes était le manque de bornes de recharge électrique, celles-ci proposent le développement d'un **réseau de bornes plus étendu** en région québécoise.

## Facteurs sociodémographiques

Selon le cadre de référence créé par Transition en commun, les facteurs sociodémographiques représentent toutes les caractéristiques sociodémographiques des individus qui peuvent avoir une incidence sur leurs modes de déplacement. Par exemple, le revenu et le pouvoir d'achat, la composition du ménage, le niveau d'éducation ou le genre sont tous des facteurs sociodémographiques.

### Barrières sociodémographiques à l'utilisation des moyens de transport durables

Plusieurs personnes participantes ont identifié des barrières sociodémographiques à leur propre utilisation de modes de transport durables.

## Coût des modes de transport durables

Notamment, les coûts de certains modes de transports apparaissent comme un élément dissuasif pour certains.

- Pour les voitures électriques, par exemple, plusieurs personnes interrogées se sont montrées intéressées à passer d'une voiture à essence à une voiture électrique, mais le **coût très élevé à l'achat** de ces dernières les en empêchait, et ce, malgré les subventions provinciales et fédérales.

*« Je n'ai pas vraiment le choix d'avoir une voiture, et je pense souvent à passer à une voiture électrique pour que ce soit moins polluant.[...] Mais je n'ai vraiment pas les moyens en ce moment. C'est impossible. »*

- Une personne participante de Lévis

- Également, de nombreuses personnes participantes considèrent que le **coût des transports en commun est trop élevé** pour en faire une option viable pour des déplacements ponctuels. En effet, certaines personnes rencontrées en région considèrent que, étant donné qu'elles vivent dans une région éloignée, il ne serait pas possible de se départir complètement de leur voiture, mais qu'elles pourraient utiliser le transport en commun de façon ponctuelle. Cependant, le coût du transport en commun, qui est perçu comme un coût additionnel à celui de leur voiture, apparaît comme trop élevé.

## Emplois et occupations qui se prêtent moins à certains modes de transport durables

Quelques personnes participantes ont également mentionné que leur emploi ou leur occupation les empêchent d'utiliser des modes de transport durables au quotidien.

- Notamment, les personnes ayant des **emplois ou occupations qui requièrent le transport quotidien de matériel ou d'équipement**, telles que les personnes travaillant dans le milieu de la construction ou les personnes sportives nécessitant de l'équipement lourd, ont été nombreuses à mentionner que, même si elles souhaitaient utiliser le transport en commun ou actif, cela n'est tout simplement pas une possibilité. Leur voiture apparaît comme un élément essentiel pour leur permettre d'accomplir leur travail ou leur occupation.
- Également, les personnes ayant des **emplois avec des horaires atypiques, non flexibles, ou ne permettant jamais le télétravail** ont également mentionné leur impossibilité à utiliser plusieurs modes de transport durables. Par exemple, quelques personnes travaillant de nuit ont indiqué que les horaires du réseau de transport en commun de leur région ne leur permettraient pas de se rendre au travail à temps.

## Statut familial

Plusieurs parents rencontrés ont aussi souligné que plusieurs moyens de transports durables ne sont **pas facilement accessibles pour les familles, surtout celles composées de jeunes enfants**.

- Notamment, le manque de flexibilité actuelle du réseau de transport en commun dans plusieurs régions du Québec requiert une organisation qui paraît irréaliste pour certains parents. De plus, il a été mentionné que, comme les parents doivent commencer à payer les trajets pour leurs enfants dès qu'ils ont un certain âge, il s'agit d'une option qui devient rapidement coûteuse.
- Également, l'état actuel des infrastructures cyclistes et piétonnes n'apparaît pas comme suffisamment sécuritaire pour de jeunes enfants selon plusieurs.

## Solutions sociodémographiques pour favoriser l'utilisation des moyens de transport durables

La plupart des solutions démographiques pouvant promouvoir l'utilisation de moyens de transport durables proposées par les personnes rencontrées étaient financières. Ici, les avis étaient très divisés quant au type de solutions financières devant être mises de l'avant.

## Solutions dites « positives »

D'un côté, de nombreuses personnes participantes pensent que les solutions doivent être **positives**, notamment en offrant un **incitatif financier pour encourager l'utilisation de modes de transport durables**. Il a été proposé :

- d'offrir des subventions pour le covoiturage ;
- d'augmenter les subventions actuelles à l'achat de véhicules électriques et ;
- de rendre le transport en commun gratuit, notamment pour les étudiantes et étudiants.

Selon ces personnes, ce type d'incitatifs, qui récompensent ou facilitent les bons comportements plutôt que de les punir, sont davantage susceptibles d'avoir les résultats escomptés, étant donné qu'ils associent l'utilisation de moyens de transport durables à des éléments positifs plutôt que de forcer leur utilisation.



« Je pense qu'il ne faut pas punir, mais plutôt récompenser les bons gestes ; faire du renforcement positif, dans le fond! Il faut aussi y aller doucement, car ça va demander de gros changements dans la vie des gens. »

- Une personne participante de Lévis

Toutefois, quelques participantes et participants sont d'avis que ce type de solutions seraient beaucoup trop chères pour notre société. D'autres pensent même que ces solutions ne sont pas suffisantes pour réellement changer les habitudes, donc qu'elles représenteraient des dépenses faramineuses et essentiellement inutiles.

### Solutions dites « négatives »

D'un autre côté, plusieurs pensent que les solutions doivent davantage être **négatives** et **faire payer l'utilisation de moyens de transport non durables**, notamment de :

- taxer l'usage de voiture individuelle à essence ;
- augmenter le prix des stationnements et ;
- taxer l'utilisation des routes.

Selon eux, ce type de taxes peut inviter les utilisatrices et utilisateurs à repenser leurs modes de déplacement, notamment en les incitant à ne pas prendre la voiture pour des déplacements courts. De plus, ces taxes pourraient représenter une source de financement pour les réseaux de transport durables.

Cependant, plusieurs personnes participantes s'opposent vivement à ces solutions négatives. À leur avis, ces dernières ont le potentiel d'accentuer les inégalités et mettent le poids financier et la responsabilité de la lutte contre les changements climatiques sur les consommatrices et consommateurs. Également, elles argumentent que de telles mesures pourraient provoquer de la frustration chez les Québécoises et Québécois et entraîner une perception négative des modes de transport durables, ce qui n'est pas souhaitable. Certains pensaient même qu'il est trop tôt pour ce genre de mesures, puisque les réseaux de transport alternatifs ne seraient pas prêts à accueillir une hausse substantielle de demande.

### Facteurs psychosociaux

Les facteurs psychosociaux représentent tous les éléments sociétaux, tels que les normes sociales, les habitudes, les perceptions, les biais cognitifs ou les attitudes, qui peuvent avoir une incidence sur le choix de modes de transport.

### Barrières psychosociales à l'utilisation des moyens de transport durables

Quelques facteurs psychosociaux ont été identifiés par les personnes participantes comme étant des obstacles significatifs à l'utilisation des moyens de transport durables. Ceux-ci sont principalement ancrés dans des perceptions et/ou mentalités qui favorisent l'utilisation de la voiture et découragent l'utilisation de modes de déplacement alternatifs.

## Culture de l'automobile

Plusieurs personnes participantes sont d'avis qu'une **culture de l'automobile est fortement présente au Québec, particulièrement hors des grandes villes**. En effet, selon elles, la perception que la voiture individuelle est le seul moyen d'effectuer les déplacements quotidiens est solidement ancrée chez plusieurs Québécoises et Québécois.

*« En région, il y a vraiment une perception de dépendance totale à l'auto. Il faut se rendre compte que d'autres moyens d'aller du point A au point B existent et se rendre compte que c'est correct de vivre plus lentement pour l'environnement. »*

- Une personne participante de Rivière-du-Loup

De très nombreuses personnes que nous avons rencontrées faisaient d'ailleurs directement écho à cette perception lorsqu'elles expliquaient leur choix d'utiliser la voiture pour se déplacer. Il a notamment été entendu que, en région, la voiture :

- permet d'effectuer des déplacements beaucoup plus rapides et efficaces ;
- offre une plus grande liberté et flexibilité de mouvement ;
- permet de déplacer facilement du matériel ou de l'équipement nécessaire ;
- contribue à contrer l'isolement causé par l'éloignement et ;
- fait essentiellement partie de la culture régionale.

Pour ces individus, ne pas posséder et utiliser de voitures n'apparaît tout simplement pas comme une possibilité viable et cette perception représente un élément dissuasif à la prise en considération de tout autre mode de transport alternatif.

## Réticence aux transports en commun

De plus, une **réticence à utiliser voire même à considérer les transports en commun** a pu être observée chez plusieurs participantes et participants.

- Chez plusieurs d'entre eux, cette réticence semblait ancrée dans la perception profonde que l'utilisation de **ce type de transport correspond à un mode de vie urbain**. Selon ces personnes, les transports en commun sont incompatibles avec un mode de vie de la région, centré sur des déplacements en voiture.

*« En ville, c'est bien beau les transports en commun, mais ce n'est pas possible d'en mettre partout, surtout pas en région. Le modèle urbain ne peut pas simplement être appliqué partout. »*

- Une personne participante de Rivière-du-Loup

- Pour quelques-uns, les tentatives d'implanter les transports en commun en région relèvent même d'une volonté d'imposer le mode urbain hors des villes.

- Pour d'autres, une perception persiste selon laquelle, même s'ils souhaiteraient utiliser les transports en commun, le **développement d'un réseau efficace et rentable est impossible en région**, notamment en raison de l'étendue de territoire à couvrir et de la basse densité de population.

### Solutions psychosociales pour favoriser l'utilisation des moyens de transport durables

La principale solution psychosociale mise de l'avant par les personnes participantes pour promouvoir l'utilisation de moyens de transport durables est un **changement global des mentalités des Québécoises et Québécois**. Il leur apparaît essentiel de redéfinir notre notion d'efficacité de déplacement et de repenser la place de la voiture dans notre société. Selon les citoyennes et citoyens rencontrés, ce changement de mentalités pourrait se produire à travers :

- des campagnes de sensibilisation et d'éducation à grande échelle, notamment pour conscientiser la population aux problèmes environnementaux engendrés par l'utilisation de la voiture individuelle et aux bienfaits des modes de transport alternatifs ;
- la promotion d'initiatives de transports durables, tels que le covoiturage local ;
- la diminution voire l'interdiction de publicités visant à inciter l'achat de nouvelles voitures à essence, en particulier pour les véhicules utilitaires sportifs (VUS) ou de type « pick-up ».

Des mesures éducatives et des initiatives publicitaires et promotionnelles substantielles apparaissent ainsi comme des moyens pour promouvoir l'avènement d'une mentalité québécoise plus ouverte aux modes de transport durable et moins centrée sur l'automobile.

## 3. Pouvoir d'agir face aux changements climatiques

À travers les différentes activités, nous avons aussi incité les personnes participantes à s'exprimer quant au pouvoir d'agir face aux changements climatiques. Il est possible d'observer que la perception du pouvoir individuel de tout un chacun et celle du pouvoir collectif et gouvernemental sont distinctes.

### Pouvoir individuel

Le pouvoir individuel représente les actions et comportements que les individus peuvent mettre en place dans leur vie dans le but d'agir pour lutter contre les changements climatiques.

- Plusieurs personnes rencontrées sont d'avis que, même pour des enjeux sociétaux comme les changements climatiques, les **petits gestes de tout un chacun ont une importance** et il est ainsi pertinent d'agir au plan individuel.

*« C'est sûr, un individu c'est pas grand chose, mais il faut bien commencer quelque part! Si tout le monde attend et personne n'agit, on n'ira nulle part. [...] Être inactif ne sert à rien. »*

- Une personne participante de Lévis

- Pour certaines personnes, un frein substantiel aux actions personnelles et à la perception d'avoir un pouvoir d'agir individuel est un **sentiment de panique face aux changements climatiques**. En effet, quelques personnes ont mentionné que leur crainte des implications et des impacts des changements climatiques peut les maintenir inactifs, de peur que de s'informer et d'agir accentuent ce sentiment.

*« Des fois, cette panique te donne envie de te déconnecter, de prendre du recul, de fermer les yeux sur [les changements climatiques], plutôt que de vouloir agir. Quand c'est trop intense, c'est pas mieux : ça paralyse. »*

- Une personne participante de Lévis

- Pour nos ateliers en milieu jeunesse et en classe, un formulaire d'évaluation, distribué à la fin des ateliers et rempli par les jeunes présents, permet d'avoir des données statistiques sur leur perception du pouvoir d'agir individuel. Il est possible d'observer que les **jeunes d'âge secondaire sont moins optimistes quant à leur pouvoir individuel d'agir pour lutter contre les changements climatiques que les jeunes d'âge collégial**.
- ◆ En effet, 56 % des élèves d'âge secondaire ont répondu que, selon eux, il est « beaucoup » ou « totalement » possible d'agir individuellement pour lutter contre les changements climatiques, contre 67 % des jeunes d'âge collégial.
  - ◆ Plusieurs facteurs peuvent offrir des pistes d'explications quant à cette différence. Notamment, il est possible que les jeunes du secondaire connaissent moins de possibilités d'action que les jeunes du cégep, car ils ont moins d'expérience quant à ce sujet. Il est aussi possible qu'ils ressentent davantage d'écoanxiété, ce qui les rend moins confiants.



INM

INM

INM

**Tableau 2 : Réflexions quant au pouvoir d'agir individuel chez les jeunes**

	« À titre individuel, je pense qu'il est possible d'agir pour lutter contre les changements climatiques. »			
	Pas du tout	Un peu	Beaucoup	Totalement
Ateliers en classe (jeunes du secondaire)	12 %	30 %	34 %	22 %
Ateliers en milieu jeunesse (jeunes du cégep)	6 %	27 %	45 %	22 %

### Pouvoir collectif et gouvernemental

Le pouvoir collectif et gouvernemental représente les actions que la collectivité peut mettre en place et les mesures que les instances gouvernementales peuvent prendre pour lutter contre les changements climatiques. En général, davantage de personnes rencontrées sont d'avis que les **actions collectives et gouvernementales sont plus importantes que les actions individuelles** pour réellement changer les choses.

- En effet, plusieurs sont d'avis que les actions individuelles sont, au final, peu efficaces pour répondre à un enjeu aussi complexe et vaste que les changements climatiques. Les participantes et participants étaient nombreux à **insister sur le rôle du gouvernement et des grandes entreprises**, tout en décriant leur inaction actuelle.

*« Le gouvernement priorise le bien-être économique, plutôt que le bien-être environnemental et climatique. Il y aurait tellement d'initiatives à mettre en place, mais c'est tellement long avant que les choses bougent : il faut un comité pour faire quelque chose, ensuite une analyse, ensuite un brainstorm... Avec la bureaucratie, on n'avance pas du tout. Il manque de volonté politique ; c'est comme si le gouvernement ne voyait pas l'urgence climatique. »*

- Une personne participante de Rimouski

→ Ici encore, les données des formulaires d'évaluation des ateliers en milieu jeunesse et en classe permettent d'avoir des données statistiques sur leur perception du pouvoir d'agir collectif. Il semble que **les jeunes sont plus confiants dans le pouvoir d'action collectif qu'individuel.**

- ◆ En effet, 66 % des jeunes d'âge secondaire et 83 % des jeunes d'âge collégial ont répondu qu'ils pensaient qu'il est « beaucoup » ou « totalement » possible d'agir comme collectivité contre les changements climatiques. Il est encore possible d'observer que les cégépiennes et cégépiens sont plus optimistes que leurs homologues d'âge secondaire.

**Tableau 3 : Réflexions quant au pouvoir d'agir collectif chez les jeunes**

	« Je pense qu'il est possible d'agir comme collectivité pour lutter contre les changements climatiques. »			
	Pas du tout	Un peu	Beaucoup	Totalement
Ateliers en classe (jeunes du secondaire)	6 %	28 %	36 %	30 %
Ateliers en milieu jeunesse (jeunes du cégep)	4 %	13 %	39 %	44 %