Par notre propre énergie

Capitale-Nationale

PLAN D'ACTION DE RÉDUCTION DE LA DÉPENDANCE AU PÉTROLE DE LA RÉGION DE LA CAPITALE-NATIONALE

Avril 2013

cre-capitale nationale
CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE – RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

Produit par : Conseil régional de l'environnement de la région de la Capitale-Nationale

Rédaction :

Marie-Ève Leclerc, chargée de projets
Stéphane Schaal, chargé de projets
Caroline Brodeur, directrice adjointe

Collaboration : Membres de la Table régionale sur la réduction de la dépendance au pétrole

Magela Morasse - CLD de Portneuf
Marc-André Avoine - PluMobile
Anne Auclair – Mobili-T
Étienne Grandmont - Accès transports viables
Martin Chouinard - UPA Lévis-Bellechasse/Rive-Nord/Mégantic
Brigitte Labrecque - CLD de Québec
Nabila Bachiri - Communauté métropolitaine de Québec
Frédéric Raymond - Commission sur les ressources naturelles et le territoire de la Capitale- Nationale
Claude Allard - Conseil central de Québec Chaudière-Appalaches (CSN)
Bruno Verge - Conseil du bâtiment durable
Dominic Aubé - Ville de Québec
Pierre Yves Vachon - Citoyen

Partenaires principaux :

Fondsvert Québec

Centre québécois d'actions sur les changements climatiques

CRÉ Conférence régionale des élus de la Capitale-Nationale

FORUM JEUNESSE de la région de la Capitale-Nationale

MISE EN CONTEXTE

LE CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT-CAPITALE NATIONALE

Le CRE-Capitale nationale est un organisme à but non lucratif qui se donne pour mission la promotion et l'insertion des valeurs environnementales dans le développement régional en préconisant l'application du développement durable et la gestion intégrée des ressources.

Depuis 2009, le CRE-Capitale Nationale s'est engagé, en collaboration avec le RNCREQ, dans une démarche globale visant la mise en œuvre d'une stratégie régionale de réduction de la dépendance au pétrole. Après les *Rendez-vous de l'énergie* et le *Forum québécois sur l'énergie*, le CRE-Capitale Nationale s'est donné pour objectif de poursuivre la mobilisation des acteurs régionaux à travers la réalisation du projet *Par notre PROPRE.*

PROJET PAR NOTRE PROPRE ÉNERGIE

Le projet *Par notre PROPRE énergie* vise à développer des outils d'action qui permettront la mise en œuvre d'une stratégie de réduction de la consommation de pétrole.

Le mandat du CRE-Capitale nationale se décline en trois volets :

⇒ Formation d'une Table régionale sur la réduction de la dépendance au pétrole réunissant les acteurs clés de leur région. La Table régionale est le lieu de coordination et de concertation pour opérer la démarche, identifier les priorités et susciter l'engagement.

⇒ Réalisation d'un portrait énergétique régional qui identifie les principaux facteurs qui influencent la dépendance au pétrole, et permet de dégager les principaux enjeux énergétiques locaux et de pointer les axes d'intervention prioritaires. Cette analyse constitue le point d'ancrage pour la planification des actions.

⇒ Élaboration d'un plan d'action régional de mobilisation qui présente les principales interventions qui doivent être réalisées pour amorcer la réduction de la consommation de pétrole. Il s'agit de définir les différentes étapes à franchir, et d'identifier les secteurs à prioriser, les acteurs à mobiliser et les appuis à obtenir

POURQUOI FAUT-IL RÉDUIRE NOTRE DÉPENDANCE AU PÉTROLE ?

Le Québec est fortement dépendant du pétrole. Cette ressource représentait 39 % de l'énergie consommée en 2009, à quasi-égalité avec l'électricité.

❖ Les impacts sur les transports et la mobilité

Le secteur des transports constitue la principale source de consommation. Il accaparait à lui seul près de 73 % des 17,5 milliards de litres de carburant consommés en 2009. La région de la Capitale-Nationale ne fait pas exception à cette tendance. Depuis des décennies, son développement s'effectue sur la base d'une ressource perçue inépuisable. Il en résulte un modèle d'urbanisation axé sur la dépendance à l'automobile et, conséquemment, aux énergies fossiles. Ainsi, l'automobile constitue le moyen de transport prédominant pour les habitants de la Capitale-Nationale.

❖ Les impacts sur l'économie québécoise

Outre le transport des personnes et des marchandises, le pétrole est utilisé pour le chauffage des bâtiments, dans les procédés industriels, les activités de production agricole et il constitue la matière première de nombreux biens de consommation. Cette omniprésence du pétrole représente un enjeu économique d'importance qui met la collectivité en position de vulnérabilité face à l'augmentation des prix du pétrole ou à la raréfaction de la ressource.

❖ Les impacts sur la santé des personnes et des écosystèmes

Au-delà de la question économique, le pétrole représente 43 % des émissions de gaz à effet de serre, responsables des changements climatiques, et il occasionne d'importants problèmes autant sur la santé des citoyens que sur celle des écosystèmes. Si aucune action n'est prise pour s'affranchir de cette énergie polluante, c'est l'ensemble de la société qui sera affecté.

C'est dans ce contexte de nécessité de passer à l'action que les acteurs de la région de la Capitale-Nationale ont entamé une prise de conscience collective vis-à-vis de la réduction de la dépendance au pétrole.

FAITS SAILLANTS DU PORTRAIT ÉNERGÉTIQUE RÉGIONAL

Le Québec est fortement dépendant du pétrole. Cette ressource représentait 39 % de l'énergie consommée en 2009, à quasi-égalité avec l'électricité.

Une région dépendante à l'automobile

Le secteur des transports constitue la principale source de consommation. Il accaparait à lui seul près de 73 % des 17,5 milliards de litres de carburant consommés en 2009. La région de la Capitale-Nationale ne fait pas exception à cette tendance. Depuis des décennies, son développement s'effectue sur la base d'une ressource perçue inépuisable. Il en résulte un modèle d'urbanisation axé sur la dépendance à l'automobile et, conséquemment, aux énergies fossiles. Ainsi, l'automobile constitue le moyen de transport prédominant pour les habitants de la Capitale-Nationale. Les potentiels de réduction de la consommation de pétrole dans le secteur des transports sont multiples. Parmi les solutions pour favoriser un aménagement durable et viable de nos villes serait de développer une vision intégrée du transport à l'échelle régionale, de réduire le nombre de voitures sur la route et la part modale de l'automobile, d'augmenter l'offre de services en transports alternatifs, de faciliter le développement du transport intermodal et de réduire la consommation des modes de transport.

L'énergie : 1er poste de dépense pour les commerces et institutions

Outre le transport des personnes et des marchandises, le pétrole et ses dérivés sont utilisés pour le chauffage des locaux, l'éclairage, la climatisation ou les équipements auxiliaires. Au Québec, 34 % de l'énergie est consommée par les activités de bureaux, suivi des commerces de détail (16 %) et des services d'enseignement (14%). Cette tendance se retrouve dans le cas de la région de la Capitale-Nationale dont l'économie est principalement tournée vers les activités commerciales et de services et compte un grand nombre d'édifices publics, notamment du gouvernement du Québec. Sans données précises, on peut supposer que ce secteur consomme énormément d'énergie. Toutefois, la quantité de produits consommés issus du pétrole est en baisse, notamment dans le secteur de la santé et des services sociaux.

Un secteur résidentiel très énergivore

En 2006, le parc immobilier de la Capitale-Nationale était estimé à 296 150 logements privés, soit 9,3 % de l'ensemble de logements privés du Québec. La majeure partie de ce parc est composée de maisons individuelles qui sont bien souvent plus énergivores que les autres types d'habitation. Toutefois, l'essentiel de l'énergie consommée provient à 63,7 % de l'électricité ce qui représente 4 952 MWh. Le mazout de chauffage arrive en seconde position et sa consommation est estimée à 103 689 835 millions de litres pour l'ensemble des logements, tous types confondus, de la région de la Capitale-Nationale.

Une agriculture dépendante au pétrole

Le secteur agricole ne représente, quant à lui, qu'une faible part dans le bilan énergétique de la région de la Capitale-Nationale. Toutefois, il s'agit d'un secteur d'activités fortement dépendant du pétrole, notamment de l'essence et du diésel, carburants indispensables au fonctionnement de la machinerie agricole.

Cette omniprésence du pétrole représente un enjeu économique d'importance qui met la collectivité en position de vulnérabilité face à l'augmentation des prix du pétrole ou à la raréfaction de la ressource. Au-delà de la question économique, le pétrole représente 43 % des émissions de GES, responsables des changements climatiques, et il occasionne d'importants problèmes autant sur la santé des citoyens que sur celle des écosystèmes. Si aucune action n'est prise pour s'affranchir de cette énergie polluante, c'est l'ensemble de la société qui sera affecté.

C'est dans ce contexte de nécessité de passer à l'action que les acteurs de la région de la Capitale-Nationale ont entamé une prise de conscience collective vis-à-vis de la réduction de la dépendance au pétrole.

Le document qui suite découle directement des réflexions qui ont été menées par les membres de la table régionale pour la réduction de la consommation de pétrole dans la région de la Capitale-Nationale. Ce plan d'action régional ce veut un outil de travail et d'aide destiné à l'ensemble des décideurs souhaitant développer des initiatives en matière de réduction de la consommation de pétrole et de lutte aux changements climatiques.

UN PROJET D'AVENIR POUR LA RÉGION

Dans le cadre de la démarche de réduction de la dépendance au pétrole, la Table régionale s'est dotée d'une vision de la région pour l'année 2030. Cette vision projette la région de la Capitale-Nationale vers un avenir affranchi du pétrole et, de manière plus large, vers une réduction globale de sa consommation énergétique.

NOTRE VISION PARTAGÉE POUR LA RÉGION

Parce qu'elle a réussi à susciter l'adhésion autour de l'enjeu de dépendance au pétrole, à récolter l'appui des agents socioéconomiques, des décideurs et de la population et à créer un fort esprit de collaboration et de concertation autour de la nécessité de réduire cette dépendance, la région de la Capitale-Nationale désire devenir un modèle inspirant d'une collectivité qui est parvenue à s'affranchir du pétrole.

Ainsi, en 2030, la région de la Capitale-Nationale sera caractérisée par :

- **Des milieux de vie à l'échelle humaine où :**

Le bien-être de la population est au centre des préoccupations et des orientations de développement économique, environnemental, territorial et social ;

Les villes sont caractérisées par l'abondance d'espaces verts, de milieux naturels et de places publiques ainsi que par l'accessibilité à divers modes de transports collectifs qui permettent aux citoyens de se déplacer efficacement sur l'ensemble du territoire ;

Les quartiers sont des milieux de vie denses et complets qui offrent une mixité des fonctions et une diversité de services accessibles aux piétons ;

La proximité des lieux d'emploi, de services et de consommation incite les citoyens à recourir à des moyens de transport durables pour se déplacer ;

La qualité de vie tout comme la qualité de l'air y sont excellentes en raison, entre autres, du peu de véhicules motorisés qui y circulent.

- **Sa sobriété énergétique et le recours à des énergies renouvelables :**

La région est reconnue pour sa sobriété énergétique. Elle mise sur l'efficacité énergétique et privilégie la production et la consommation d'énergies provenant de sources renouvelables locales ;

Les bâtiments respectent les plus hauts standards en matière d'économie d'énergie et de ressources. Une grande proportion des bâtiments sont végétalisés, auto-producteurs d'énergie et fabriqués à partir de matériaux sains et durables.

❖ Son territoire structuré par des transports durables :

La région de la Capitale-Nationale est particulièrement fière de son réseau de transport bien développé et alimenté par des énergies renouvelables ;

Les résidents ont facilement accès à des services de transport collectifs diversifiés, efficaces, sécuritaires et accessibles à tous afin d'assurer leurs déplacements urbains, régionaux et interrégionaux ;

La structure et l'organisation des réseaux de transport ferroviaires, maritimes, aériens et routiers s'articulent de façon à faciliter le recours à l'intermodalité autant pour le transport des personnes que des marchandises.

❖ Une agriculture de proximité empreinte de durabilité :

La région est également reconnue pour la protection et la mise en valeur de son territoire agricole ainsi que pour le dynamisme des activités qui y sont pratiquées ;

L'agriculture fait de moins en moins usage des énergies fossiles et des intrants de synthèse. Ses activités de production s'effectuent en respect de l'environnement et sont pratiquées à une échelle humaine ;

La commercialisation locale des produits agricoles se trouve facilitée par les nombreux choix de circuits courts présents sur le territoire ;

Des activités d'agriculture urbaine et de proximité prennent également place au cœur des villes ainsi qu'à leur périphérie afin de contribuer à réduire l'empreinte écologique et énergétique de la production agricole tout en assurant une sécurité alimentaire pour les citoyens.

❖ Une synergie au profit du développement durable :

Il existe une synergie régionale qui s'exprime à travers les collaborations mises en place entre les milieux privés et publics, ruraux et urbains ;

Les municipalités travaillent en concertation et développent le territoire de manière ordonnée afin de limiter l'étalement urbain à ce qui est strictement nécessaire pour répondre aux besoins de la population.

Les organisations de la Capitale-Nationale intègrent les principes de développement durable à leurs activités. Inspirées par les pratiques de l'écologie industrielle, elles tirent profit de leur diversité et de leur complémentarité pour en faire profiter l'ensemble du système industriel et, dans son ensemble la société.

LE PLAN D'ACTION DE RÉDUCTION DE LA CONSOMMATION DE PÉTROLE DE LA RÉGION DE LA CAPITALE-NATIONALE

En considérant qu'il existe un certain consensus autour de la nécessité de réduire les coûts énergétiques et qu'il y a une volonté de réduire les émissions de gaz à effet de serre, le CRE-Capitale nationale, en étroite collaboration avec la Table régionale sur la réduction de la dépendance au pétrole, se donne comme principaux objectifs de :

- Poursuivre la réflexion sur les enjeux relatifs à la dépendance au pétrole
- Informer, sensibiliser et mobiliser les acteurs régionaux
- Favoriser la concertation et les partenariats
- Assurer la mobilisation des acteurs régionaux

Afin de répondre à ces objectifs, le CRE-Capitale nationale et la Table régionale sur la réduction de la dépendance au pétrole se sont dotés d'un plan d'action pour la région de la Capitale-Nationale en vue d'une stratégie visant à amorcer la mise en œuvre d'actions en faveur de la réduction de la dépendance au pétrole.

Ce plan d'action a fait l'objet d'un processus de consultation et de concertation auprès d'intervenants régionaux provenant de différents secteurs. Il constitue un plan de travail et présente des actions que la Table et le CRE-Capitale nationale ont identifiées comme possibles et souhaitables de mener pour en arriver à mobiliser la région autour de la réduction de la dépendance au pétrole.

Ce document vient définir les différentes étapes à franchir, identifie les secteurs à prioriser, les acteurs à mobiliser, les appuis à aller chercher. Il vise à faire en sorte que, ultimement, chacun des secteurs et acteurs socioéconomiques en vient à se doter d'un plan d'action sectoriel pour réduire la dépendance au pétrole.

CIBLER LES SECTEURS D'INTERVENTION PRIORITAIRES

Les secteurs d'intervention retenus représentent les secteurs les plus importants sur lesquels il faudrait agir et sur lesquels il est possible d'agir pour réduire la dépendance au pétrole de la région de la Capitale-Nationale et assurer une transition énergétique vers des énergies plus propres.

Ces secteurs d'intervention prioritaires ciblés par la Table régionale sont :

- l'aménagement du territoire et urbanisme
- le transport des personnes
- le transport des marchandises
- le bâtiment
- l'agriculture
- la production d'énergie

INTERVENIR AUPRÈS DES ACTEURS-CLÉS DE LA RÉGION

Pour mettre en œuvre le plan d'action, le CRE-Capitale nationale et la Table devront sensibiliser et mobiliser des acteurs provenant de multiples secteurs qui ont tous, de près ou de loin, un rôle à jouer dans la réduction de la dépendance au pétrole.

De manière non exhaustive, ces acteurs sont : les élus, les municipalités, les MRC, les ministères, les OBNL, le secteur privé, les associations et regroupements, les centres de recherche, les centres d'expertise ainsi que tous les acteurs qui se sentent interpelés par l'enjeu énergétique.

Il s'agira dans un premier temps de déterminer les acteurs les plus importants à mobiliser. À cet effet, la Table régionale sera sollicitée afin d'aider à mobiliser les personnes d'influence pour chacun des secteurs (agents de changements).

Dans un deuxième temps, ces *acteurs de changements* pourront aider à définir la meilleure stratégie d'approche pour mobiliser leur milieu.

ARRIMER LA DEMARCHE AUX ACTIONS DÉJÀ EN COURS SUR LE TERRITOIRE

Certaines initiatives municipales qui rejoignent de près ou de loin l'objectif de réduction de la consommation de pétrole sont déjà en œuvre sur le territoire. Ces plans et démarches d'orientation stratégique représentent une assise sur laquelle le CRE-Capitale nationale entend s'appuyer pour mobiliser les acteurs, stimuler la réflexion sur la dépendance au pétrole, soutenir et renforcer mutuellement les actions. Il apparait essentiel d'arrimer les divers efforts pour travailler conjointement dans la même direction.

Parmi ces documents d'orientation, voici ceux qui nous apparaissent incontournables :

- Démarche Agenda 21 de la municipalité de Baie-Saint-Paul
- Démarche de développement durable de Deschambault-Grondines
- Plan de développement de la zone agricole (PDZA) de l'Agglomération de Québec
- Plan de développement de la zone agricole de la MRC de Charlevoix-Est
- Plan de développement du réseau cyclable de la Ville de Québec
- Plan de mobilité durable de la Ville de Québec
- Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Québec

IDENTIFIER LES PRIORITÉS D'ACTION DU PLAN

Priorités du plan d'action identifiées par les membres de la Table régionale :

1. **Intervenir sur l'aménagement du territoire** pour limiter l'étalement urbain et densifier les milieux de vie.
2. **Accroître la part modale des transports collectifs et actifs**.
3. **Travailler avec les secteurs déjà mobilisés**, ceux qui se montrent prêts à passer à l'action ou encore ceux où des gains en matière de réduction de la consommation de pétrole pourraient être réalisés rapidement.
4. **Demeurer attentif aux occasions favorables qui pourraient survenir**. Un changement de contexte politique ou économique, un nouveau programme de subvention pourraient, à titre d'exemple, faire en sorte qu'un secteur qui ne semblait pas prioritaire devienne à ce moment prêt à passer à l'action.

LE PLAN D'ACTION DE RÉDUCTION DE LA CONSOMMATION DE PÉTROLE DE LA RÉGION DE LA CAPITALE-NATIONALE

Le Plan d'action ici présenté est le fruit d'une réflexion entre les membres de la Table régionale et le CRE-Capitale nationale.
Celui-ci s'organise autour de 6 grands axes d'intervention :

- Aménagement du territoire et urbanisme
- Transport des personnes
- Transports des marchandises
- Bâtiments
- Agriculture
- Production d'énergie

Trois rencontres organisées par le CRE-Capitale nationale au début de l'année 2013 ont ainsi permis de poser les bases du Plan d'action et d'en définir les principaux axes d'interventions du futur Plan d'action, de définir les actions à mettre en œuvre et d'identifier les partenaires à mobiliser. Les thèmes abordés au cours de ces trois rencontres de travail étaient :

- l'aménagement, le transport des personnes et le transport des marchandises (rencontre le 26 février 2013)
- le bâtiment, ainsi que les secteurs industriel, commercial et institutionnel (rencontre le 7 mars 2013)
- l'agriculture (rencontre le 21 mars 2013)

Ces rencontres furent l'occasion pour les partenaires de la démarche de présenter leur vision des enjeux liés à la réduction de la consommation de pétrole et de proposer des actions portant sur leur domaine de prédilection.

Axe d'intervention 1 : Aménagement du territoire et urbanisme						
Objectifs spécifiques		**Actions**		**Moyens d'action**	**Acteur(s) impliqué(s)**	**Échelle d'action**
1.1	Mobiliser les acteurs en vue d'un passage à l'action	*1.1.1*	*1.1 Sensibiliser les acteurs aux enjeux de la dépendance au pétrole*	Analyse des forces-faiblesses-opportunités-menaces du secteur	Municipalités, MRC, CMQ, MAMROT, MAPAQ, Vivre en Ville,	Court terme
				Mobilisation d'agents de changement		
				Rencontres de concertation		
				Activités de sensibilisation et d'éducation		
		1.1.2	*Assurer la mobilisation des acteurs et la mise en œuvre d'actions*	Groupe de travail		
				Ententes de partenariat		
1.2	Limiter l'étalement urbain	*1.2.1*	*S'appuyer sur les consensus déjà établis*	Rencontres de concertation	Municipalités, MRC, CMQ, MAMROT, MAPAQ, Vivre en Ville, Fédération de l'UPA Rive-Nord	En continu
				Mobilisation des acteurs		
		1.2.2	*Consolider les secteurs déjà urbanisés*	Études sur les règlementations municipales et régionales et le potentiel d'intervention des municipalités		
				Programmes incitatifs		
				Règlementation (ex. Délimitation du périmètre de croissance urbaine en dehors des zones agricoles et des milieux naturels)		
		1.2.3	*Susciter une réflexion sur la fiscalité municipale*	Rencontres de concertation		
				Mobilisation des acteurs		
		1.2.4	*Diriger la croissance vers les pôles métropolitains,*	Programmes incitatifs		

			les axes structurants et les noyaux périurbains du territoire.	Politiques de localisation		
1.3	Densifier à l'intérieur des périmètres d'urbanisation	*1.3.1*	*Planifier les transports collectifs et actifs en amont des projets de développement*	Gares intermodales	Municipalités, MRC, CMQ, MAMROT, MAPAQ, Vivre en Ville, MTQ	En continu
		1.3.2.	*Aménager des milieux de vie et des pôles de services et d'emploi favorisant l'usage des transports collectifs et actifs*	Règlementation		
		1.3.3	*Aménager des milieux de vie favorisant la mixité des fonctions et une diversité de services*	Règlementation		
		1.3.4	*Favoriser la localisation dans les milieux à plus forte densité*	Campagnes de sensibilisation		
				Programmes incitatifs		
				Milieux de vie conviviaux		
1.4	Favoriser l'utilisation des transports collectifs et actifs	*1.4.1*	*Accroître les infrastructures de transports collectifs et actifs*	Programmes de soutien financier	Accès Transports Viables, RTC, Services de transport régionaux, MTQ. CMQ	En continu
		1.4.2	*Intégrer les réseaux de transports collectifs et actifs dans les orientations d'aménagement et de développement du territoire*	Règlementation		
		1.4.3	*Améliorer l'accessibilité aux transports collectifs et actifs*	Infrastructures (ex. stationnements incitatifs, supports à vélo, traverses piétons, etc.)		

Axe d'intervention 2 : Secteur Transport des personnes						
Objectifs spécifiques		**Actions**		**Moyens d'action**	**Acteur(s) impliqué(s)**	**Échelle d'action**
2.1	Mobiliser les acteurs en vue d'un passage à l'action	*2.1.1*	*Faire reconnaître les enjeux de la dépendance au pétrole*	Analyse des forces-faiblesses-opportunités-menaces du secteur	Table, Municipalités, MRC, CMQ, municipalités, Services de transport régionaux, MDDEFP	Court terme - Moyen terme
				Mobilisation d'agents de changement		
				Rencontres de concertation		
				Activités de sensibilisation et d'éducation		
				Groupe de travail		
				Ententes de partenariat (ententes, engagements, déclaration, etc)		
2.2	Assurer un transfert modal de l'automobile vers les transports collectifs	*2.2.1*	*Susciter le débat sur le financement du transport collectif*	Rencontres de concertation	Municipalités, MRC, CMQ, municipalités, Services de transport régionaux, CRÉ	Court terme - Moyen terme
				Identification de nouvelles sources de financement (ex: taxe sur l'essence, contribution 70/30)		
				Activités d'échange sur le partage des coûts du transport collectif (Forum, colloque, débat, etc)		
		2.2.2	*Augmenter l'offre, la qualité et l'accessibilité aux transports collectifs sur l'ensemble du territoire*	Développement du transport inter MRC, intra MRC, transport municipal et adapté		
				Installation et amélioration des infrastructures (ex. arrêts sécuritaires, parcours, voies réservées, abris chauffés, horaire électronique à l'arrêt, etc)		
				Outils technologiques (ex. horaire en temps réel)		
				Mise en service du tramway en 2020		
		2.2.3	*Stimuler l'utilisation des transports*	Campagnes de sensibilisation		

			collectifs	Programmes incitatifs (ex. des entreprises auprès de leurs employés)		
2.3	Faciliter l'intermodalité	*2.3.1*	*Développer une vision territoriale et intégrée de l'organisation des modes de transport*	Rencontres de concertation	MTQ, Services de transport régionaux, Accès transports viables, Via Rail, Société des traversiers du Québec, CMQ, Conférence régionale des élus	Moyen terme - Long terme
		2.3.2	*Accroître l'offre d'intermodalité*	Outils technologiques (ex. système intégré d'information pour les usagers afin de faciliter leurs déplacements)		
				Programmes de soutien financier aux infrastructures		
		2.3.3	*Stimuler l'intermodalité auprès des usagers*	Campagnes de sensibilisation		
				Programmes incitatifs		
2.4	Assurer un transfert modal de l'automobile vers les transports actifs	*2.4.1*	*Faire reconnaître les transports actifs comme une réelle alternative de transport*	Rencontres de concertation	Coallition Poids, Direction de la santé publique, Québec en forme, municipalités, MRC, Accès transports viables, Employeurs, Établissements d'enseignement post-secondaires, Commissions scolaires	Court terme - Moyen terme
		2.4.2	*Développer le réseau cyclable utilitaire*	Plans directeurs du réseau cyclable		
				Mobilisation des citoyens autour des transports actifs		
				Campagnes de sensibilisation		
		2.4.3	*Améliorer la sécurité des usagers*	Construction de voies sécuritaires (ex. rues partagées, zones de rencontres, contresens cyclables)		
				Améliorations de la sécurité des voies existantes		
				Réalisation de projets pilotes (ex. pour de nouveaux modèles géométriques de voiries pour le contrôle de la circulation)		
				Élaboration de plans directeurs du réseau piétonnier		
		2.4.4	*Améliorer l'accessibilité au transport actif*	Installations d'infrastructures et d'équipement (ex. trottrois, support à vélo, abris, etc)		
				Programmes de soutien financier		
		2.4.5	*Stimuler la pratique des transports actifs*	Campagnes de sensibilisation		

				Programmes incitatifs (ex. des entreprises auprès de leurs employés, établissements scolaires auprès de leurs élèves)		
2.5	Assurer un transfert modal de l'automobile vers le covoiturage et l'auto-partage	*2.5.1*	*Augmenter l'offre et la qualité des services*	Pr6.ogrammes de soutien financier	Accès transports viables	Court terme
				Installation et amélioration d'infrastructures (ex. voies réservées)		
				Outils technologiques		
		2.5.2	*Stimuler l'utilisation du covoiturage et de l'autopartage*	Campagnes de sensibilisation		
				Programmes incitatifs		
2.6	Inciter à l'électrification des transports	*2.6.1*	*Électrifier le transport en commun*	Améliorations technologiques	Ministère des Finances et de l'économie, Ministère des Transports, Hydro-Québec	Long terme
				Programmes de soutien financier		
		2.6.2	*Accroître l'électrification des taxis, des flottes d'autobus scolaires et de transport des passagers*	Améliorations technologiques		
				Programmes de soutien financier		
		2.6.3	*Faciliter l'acquisition de véhicules électriques personnels*	Mesures incitatives à l'achat de véhicules électriques personnels		
				Installation de bornes de recharges		

Axe d'intervention 3 : Secteur Transport des marchandises						
Objectifs spécifiques		**Actions**		**Moyens d'action**	**Acteur(s) impliqué(s)**	**Échelle d'action**
3.1	Approfondir la question de la dépendance au pétrole du secteur du transport des marchandises	3.1.1	*Établir un portrait de la situation face aux enjeux de la dépendance au pétrole*	Analyse des forces-faiblesses-opportunités-menaces du secteur	MFE, MTQ, Transport Canada, Administration portuaire de Québec, Aéroport de Québec, Transporteurs ferroviaires, Entreprises de camionnage, CETI, Associations de transporteurs, d'expéditeurs et d'entrepreneurs	Court terme
				Identification des acteurs à mobiliser		
				Rencontres de concertation		
				Veille sur les meilleures pratiques en matière de transport des marchandises		
		3.1.2	*Identifier les stratégies de mobilisation du secteur du transport des marchandises*	Élaboration d'un plan d'action		
				Sensibilisation d'agents de changement		

Axe d'intervention 4 : Secteur du bâtiment						
Objectifs spécifiques		**Actions**		**Moyens d'action**	**Acteur(s) impliqué(s)**	**Échelle d'action**
4.1	Dégager un consensus sur la dépendance au pétrole du secteur du bâtiment et sur la nécessité de réduire cette dépendance	*4.1.1*	*Sensibiliser les acteurs aux enjeux de la dépendance au pétrole*	Analyse des forces-faiblesses-opportunités-menaces du secteur Identification des acteurs à mobiliser (dans le commercial, résidentiel, industriel)	CRIQ, Conseil du bâtiment durable, Réseau des Ingénieurs, Régie du bâtiment du Québec, Bâtiment vert et intelligent, Écobâtiment	Court terme -Moyen terme
				Mobilisation d'agents de changement		
				Rencontres de concertation		
				Activités de sensibilisation et d'éducation		
		4.1.2	*Assurer la mobilisation des acteurs et la mise en œuvre d'actions*	Groupe de travail		
				Ententes de partenariat		
4.2	Favoriser l'économie d'énergie dans les bâtiments existants et les nouveaux bâtiments	*4.2.1*	*Accroître les exigences normatives en matière d'efficacité énergétique et favoriser la construction de bâtiments positifs en énergie*	Campagnes de sensibilisation	CRIQ, Conseil du bâtiment durable, Enviroclub, Réseau des Ingénieurs, Régie du bâtiment du Québec, Bâtiment vert et intelligent, Écobâtiment,	Moyen terme
				Identification des normes à atteindre		
				Règlementations		
		4.2.2	*Soutenir la construction de bâtiments durables certifiés*	Programmes de soutien financier		
				Campagnes de promotion		
		4.2.3	*Promouvoir les programmes d'efficacité énergétique et les certifications*	Programmes de soutien financier		
				Campagnes de promotion		

4.3	Réduire les besoins de déplacements des travailleurs et des clients	*4.3.1*	*Favoriser la localisation des lieux d'emploi et de services près des services de transports collectifs et actifs*	Campagnes de sensibilisation auprès des commerces et institutions	Vivre en Ville, Municipalités, MAMROT, Société d'état, grands employeurs	En continu
				Règlementations municipales		
				Politiques de localisation		
		4.3.2	*Encourager l'utilisation des transports collectifs et actifs auprès des travailleurs et clients*	Campagnes de sensibilisation auprès des travailleurs et clients		
				Mesures incitatives à l'utilisation des transports collectifs et actifs		
				Mesures incitatives au télétravail		
4.4	Encourager le remplacement du mazout par des énergies propres	*4.4.1*	*Encourager le développement d'équipements de chauffage qui réduisent l'utilisation de pétrole*	Campagnes de sensibilisation	MRN, MFE, CRIQ, Conseil du bâtiment durable, Enviroclub, Réseau des Ingénieurs, Régie du bâtiment du Québec, Bâtiment vert et intelligent, Écobâtiment, AQME	Moyen terme
				Programmes de soutien financier à la conversion aux énergies propres		
				Règlementations (ex. sur la qualité de l'air, interdiction du chauffage au mazout, etc.)		
		4.4.2	*Encourager la mise en place de projets d'efficacité énergétique*	Campagnes de promotion		
				Programmes d'efficacité énergétique		
4.5	Développer la production d'énergie au niveau du bâtiment	*4.5.1*	*Encourager l'installation d'équipements de production d'énergie dans les bâtiments (panneaux solaires, éoliennes, géothermie, etc.)*	Développement de connaissances	MRN, MFE, CRIQ, Conseil du bâtiment durable, Enviroclub, Réseau des Ingénieurs, Régie du bâtiment du Québec, Bâtiment vert et intelligent, Écobâtiment, AQME	Long terme
				Règlementations		
				Campagnes de sensibilisation auprès des autorités municipales, des propriétaires et des constructeurs		
				Programmes de soutien financier		
		4.5.2	*Encourager les projets de chaufferies communautaires*	Programmes de soutien financier		

				Campagnes de promotion		
4.6	Favoriser les transports actifs	*4.6.1*	*Adapter les bâtiments commerciaux et institutionnels aux transports actifs et collectifs (ex. intégrer des installations facilitant les transports actifs : douches, vestiaires, stationnements à vélo, stationnements incitifs au covoiturage, réduction du nombre de cases de stationnements, etc.)*	Campagnes de sensibilisation auprès des propriétaires et constructeurs commerciaux et institutionnels	Mobili.t, Accès transports viables, Conseil du bâtiment durable, MTQ	En continu
				Règlementations		
				Programmes de soutien financier		

Axe d'intervention 5 : Secteur Agricole						
Objectifs spécifiques		**Actions**		**Moyens d'action**	**Acteur(s) impliqué(s)**	**Échelle d'action**
5.1	Mobiliser les acteurs en vue d'un passage à l'action	*5.1.1*	*Sensibiliser les acteurs aux enjeux de la dépendance au pétrole*	Analyse des forces-faiblesses-opportunités-menaces du secteur	MAPAQ, MDDEFP, UPA, Coop fédérée, IRDA, CRESAD, Faculté des sciences de l'agriculture et de l'alimentation de l'Université Laval, Associations de producteurs, Nature Québec	Court terme
				Mobilisation d'agents de changement		
				Rencontres de concertation		
				Activités de sensibilisation et d'éducation		
		5.1.2	*Assurer la mobilisation des acteurs et la mise en œuvre d'actions*	Groupe de travail		
				Ententes de partenariat		
5.2	Réduire les besoins de pétrole du secteur agricole	*5.2.1*	*Accroître l'efficacité énergétique des activités de production*	Améliorations technologiques	MAPAQ, MRN, MDDEFP, UPA, Coop fédérée, IRDA, CRESAD FSAA, Associations de producteurs, Nature Québec, Club-conseils en agroenvironnement	Moyen terme - Long terme
				Projets pilotes sur les pratiques agricoles moins énergivores		
				Programmes de soutien financier		
				Campagnes de sensibilisation		
		5.2.2	*Accroître l'efficacité énergétique des bâtiments et des équipements*	Améliorations technologiques		
				Projets pilotes		
				Programmes de soutien financier		
				Campagnes de sensibilisation		

			Consolider des réseaux de partage d'équipement de machinerie agricole	Outils technologiques		
				Programmes de soutien financier		
5.3	Réduire les distances de transport des denrées agricoles	*5.3.1*	*Développer les circuits courts pour la vente et la distribution de produits*	Outils de mise en marché	MAPAQ, UPA, Associations de producteurs, Table agro-alimentaire, Chaines de distribution alimentaire,	Long terme
				Support technique aux agriculteurs		
				Programmes de soutien financier		
		5.3.2	*Encourager l'agriculture urbaine*	Améliorations technologiques	Équiterre, Réseau d'agriculture urbaine de Québec, MAPAQ, Municipalités	
				Campagnes de sensibilisation		
				Règlementations		
5.4	Substituer des énergies au pétrole	*5.4.1*	*Encourager l'utilisation d'énergies renouvelables dans la production et la transformation agricole (ex. Énergie éolienne, solaire, biogaz, agrocarburants, géothermie, etc.)*	Développement de connaissances	MAPAQ, MDDEFP, UPA, Coop fédérée, IRDA, CRESAD, FSAA, Associations de producteurs	Long terme
				Campagne de promotion		
				Programmes de soutien financier		
5.5	Développer les filières de production énergétique agricole (agrocarburants, biomasse agricole, biogaz, bioéthanol)	*5.5.1*	*Identifier les potentiels des différentes filières*	Études et recherches	MRN, MAPAQ, MDDEFP, UPA, Coop fédérée, IRDA, CRESAD, FSAA,Associations de producteurs	Moyen terme - Long terme
				Programmes de soutien financier		
				Projets pilotes (ex. traitement et valorisation du méthane, valorisation des déchets de l'industrie agroalimentaire, culture de panic érigé, etc)		

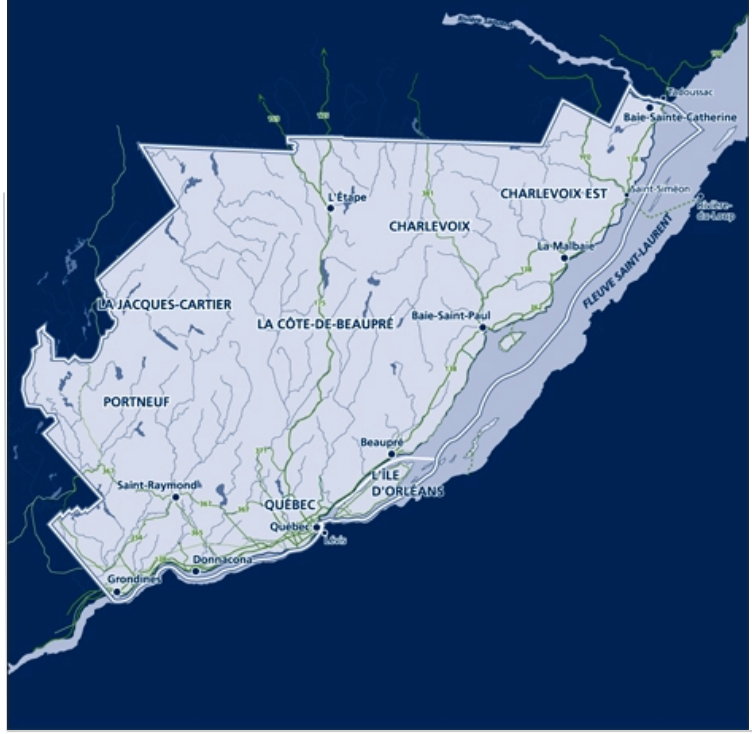
		5.5.2	*Assurer l'acceptabilité sociale et le développement durable des filières*	Consultations citoyennes		
				Encadrement de la production (Balises)		
				Construction des infrastructures requises		
				Campagnes de promotion des filières		
				Programmes de soutien financier (ex. Faire reconnaître le crédit carbone issue des productions agricoles)		
				Études de mise en marché		

Axe d'intervention 6 : Secteur Production d'énergie						
Objectifs spécifiques		**Actions**		**Moyens d'action**	**Acteur(s) impliqué(s)**	**Échelle d'action d'ici 2020**
6.1	Développer les filières d'énergies renouvelables	*6.1.1*	*Identifier les potentiels des différentes énergies renouvelables*	Études et recherches	MAPAQ, UPA, MFE, MRN, MDDEFP, Centres de recherche, Université Laval	Moyen terme
				Programmes de soutien financier		
		6.1.2	*Assurer l'acceptabilité sociale et le développement durable des filières*	Consultations citoyennes		
				Encadrement de la production (Balises)		
				Construction des infrastructures requises		
				Campagnes de promotion des filières		
				Programmes de soutien financier		
				Études de mise en marché		

cre-capitale nationale

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT
RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

Santé Changements climatiques
Ruissellement urbain Gaz à effet de serre
Réalise des projets d'avenir
Sensibiliser Pollution Aménagement du territoire
Contamination Conservation
Améliore la qualité de vie
Matières résiduelles
Recycler
Transports viables
Diffuse les connaissances
Biodiversité
Aide les organismes ayant à cœur
Eaux usées
le développement durable
Pesticides Agriculture
Forêt Étalement urbain Milieux humides



Conseil régional de l'environnement – région de la Capitale nationale

870, avenue De Salaberry, bureau 312
Québec, (Québec) G1R 2T9

Téléphone : (418) 524-7113
Télécopieur : (418) 524-4112
Courriel : info@cre-capitale.org
Site Internet **:** www.cre-capitale.org