



Réussir la transition énergétique au Québec et en Mauricie

Mémoire déposé par le Conseil
régional de l'environnement Mauricie

Dans le cadre de la Commission sur
les enjeux énergétiques du Québec



Shawinigan

8 octobre 2013

Rédaction

Steven Roy Cullen, agent de développement en environnement
Conseil régional de l'environnement Mauricie

Philippe Bourke, directeur général
Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ)

Patrick Simard, directeur
Conseil régional de l'environnement Mauricie

Révision linguistique

Maryse Fortin, adjointe administrative
Conseil régional de l'environnement Mauricie

Avant-propos

Le présent mémoire expose la vision, les commentaires et les recommandations du Conseil régional de l'environnement (CRE) Mauricie. Il est à noter que ceux-ci sont partagés par le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) et l'ensemble des conseils régionaux de l'environnement du Québec.

Les aspects spécifiques à la Mauricie sont issus de la démarche *Par notre PROPRE énergie* et découle des travaux de la *Table de concertation régionale pour la réduction de la dépendance au pétrole en Mauricie* qui rassemble plus de 15 acteurs socio-économiques clés de la région.

Table des matières

Présentation du CRE Mauricie	1
Présentation des CRE et du RNCREQ	1
Vision du CRE Mauricie dans le secteur de l'énergie	3
1 L'énergie, une problématique majeure pour l'environnement	3
2 Notre vision	4
3 Une cible rassembleuse et efficace : la réduction de la consommation de pétrole	4
Constats sur l'énergie en Mauricie.....	5
1 Actions indispensables pour la réduction de la dépendance au pétrole (priorités régionales)	7
Commentaires sur les objectifs de la future politique énergétique.....	10
Les six grandes orientations proposées	13
1 Lutte contre les changements climatiques	13
2 Efficacité énergétique.....	14
3 Le défi des transports	15
4 Aménagement du territoire.....	17
5 Les leviers des énergies renouvelables	17
6 Gérer les hydrocarbures.....	23
Les trois conditions de succès	30
1 Reconnaître l'ampleur des défis et des opportunités et le rôle que le Québec a à y jouer.....	30
2 Susciter l'adhésion	30
3 Des instruments de gouvernance appropriés	31
Recommandations du CRE Mauricie.....	33
ANNEXE 1	
Liste des membres de la <i>Table de concertation régionale pour la réduction de la dépendance au pétrole en Mauricie</i>	35
ANNEXE 2	
Plan d'action régional pour la réduction de la dépendance au pétrole : Actions nécessaires et souhaitables	37

Présentation du CRE Mauricie

Fondé en 1995, le Conseil régional de l'environnement (CRE) Mauricie est un organisme à but non lucratif voué à l'amélioration et à la protection de l'environnement dans une perspective de développement durable. Il est reconnu par le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP). Il est également membre du Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ).

Le CRE Mauricie a pour mission de favoriser la concertation des acteurs socioéconomiques régionaux (ex. : élus régionaux et municipaux, CLD, SADC, industries, commerces et institutions) dans le but de promouvoir l'intégration des valeurs environnementales dans le développement durable de la Mauricie.

Dans le cadre de sa mission, le CRE Mauricie collabore avec les industries, les commerces et les institutions (ICI) de sa région afin d'améliorer leurs bilans environnementaux. Cette collaboration se manifeste, entre autres, par l'octroi de services-conseils et par la planification et la mise en œuvre de projets concrets avec ses partenaires.

Présentation des CRE et du RNCREQ

Les conseils régionaux de l'environnement (CRE) existent au Québec depuis plus de trente-cinq ans. Dès les années 70, au Saguenay-Lac-Saint-Jean et dans l'Est-du-Québec, des groupes environnementaux se sont réunis pour créer un organisme régional de concertation en environnement. À partir de la fin des années 80, c'est au tour des régions de Québec, de l'Estrie, de la Montérégie, de l'Outaouais, de Chaudière-Appalaches, de Lanaudière et de la Côte-Nord de fonder leur CRE.

Présents aujourd'hui sur tout le territoire (sauf dans le Nord-du-Québec), les seize CRE interviennent en faveur de la protection et de l'amélioration de l'environnement à l'échelle de chacune des régions administratives du Québec. Par leurs actions, ils cherchent à favoriser l'intégration des préoccupations environnementales dans les processus de développement régional. Pour eux, ce développement doit se faire dans le respect de la capacité de support des écosystèmes, une condition essentielle au développement durable.

Les CRE sont des organismes autonomes, issus du milieu, reconnus comme des interlocuteurs privilégiés du gouvernement sur les questions environnementales. En 2013, les CRE comptent ensemble près de 1 800 membres. En tenant compte des réalités locales et régionales, les CRE privilégient l'action, la concertation, l'éducation, l'information, la sensibilisation et la veille environnementale pour atteindre leurs objectifs. Ils défendent des valeurs fondamentales comme la solidarité, l'équité et le respect.

Le RNCREQ : un réseau unique d'acteurs influents dans le domaine de l'environnement au Québec

Fondé en 1991, le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) a, quant à lui, pour mission de contribuer au développement et à la promotion d'une vision nationale du développement durable au Québec, de représenter l'ensemble des CRE et d'émettre des opinions publiques en leur nom. Le RNCREQ œuvre dans la plupart des grands dossiers environnementaux (changements climatiques, matières résiduelles, gestion de l'eau, énergie, forêts, agriculture, etc.)

Les CRE et le RNCREQ, des acteurs impliqués

Les CRE ont été très actifs dans le secteur de l'énergie, que ce soit à travers différents projets de sensibilisation ou encore en participant à diverses consultations telles que le débat public en 1995 ou encore les audiences publiques du BAPE qui se sont tenues sur leur territoire.

Le RNCREQ joue aussi un rôle important dans ce secteur. Depuis 1998, il intervient au nom de ses membres à la Régie de l'énergie en plus de représenter les CRE au BAPE, à l'Assemblée nationale et sur diverses autres tribunes (conférences, médias, etc.)

Enfin, comme le mentionne le document de consultation en introduction, les CRE et le RNCREQ se sont engagés depuis 2010 dans une importante campagne de réflexion et de mobilisation dans le secteur grâce aux *Rendez-vous de l'énergie*, au 1^{er} *Forum québécois sur l'Énergie* et enfin via la démarche régionale *Par notre PROPRE énergie*.

Vision du CRE Mauricie dans le secteur de l'énergie

1 L'énergie, une problématique majeure pour l'environnement

L'énergie est essentielle au fonctionnement et au développement des sociétés modernes. En contrepartie, elle est responsable des plus importants problèmes environnementaux auxquels fait face l'humanité et qui menacent les conditions d'existence sur Terre.

Récemment, les mesures de concentration atmosphérique de CO₂ ont révélé que le seuil de 400 ppm avait été franchi, confirmant à nouveau l'urgence d'agir.

En parallèle, la diminution des sources de pétrole conventionnelles entraîne une importante hausse des prix de cette forme d'énergie et une course effrénée vers de nouveaux gisements, généralement non conventionnels, plus polluants et plus coûteux à extraire.

Au surplus, notre mode d'occupation du territoire, fortement dépendant de l'automobile implique le développement, la réparation et l'entretien d'infrastructures coûteuses, sans compter les problèmes de santé publique et de congestion. Cela impose un changement de cap profond en matière de mobilité, et ce, dans un contexte de finances publiques précaires.

Enfin, trop souvent les enjeux relatifs au secteur de l'énergie sont vus dans une perspective d'urgence et/ou de courts termes, sans planification d'ensemble et presque exclusivement sous l'angle de la **production** : quelles sources d'énergie doit-on exploiter pour en tirer le maximum de bénéfices? Lesquelles ont le moins d'impacts sur l'environnement? Comment soutenir le développement technologique ou le financement de telle ou telle filière? Malheureusement, cette manière incomplète d'adresser les enjeux encourage le phénomène de surconsommation d'énergie. On oublie que l'énergie sert avant tout à répondre à un besoin (chauffage, éclairage, force motrice, etc.) et que c'est en regardant au niveau de la **consommation** que l'on pourra tenter de répondre à ces besoins avec le minimum d'impact, notamment par des mesures d'économie d'énergie.

La présente consultation arrive donc à point nommé. C'est plus qu'une politique énergétique qui doit en émerger, c'est un projet de société qui est attendu.

2 Notre vision

Si l'on veut souscrire à une vision à long terme du développement de l'énergie qui contribuera à la vitalité économique du territoire tout en assurant le respect de l'environnement et l'équité entre les peuples et les générations, il nous faut viser ces deux cibles :

- soutenir en priorité les mesures d'économie d'énergie, dont l'efficacité énergétique et l'aménagement du territoire;
- favoriser la substitution des énergies fossiles et polluantes par les sources d'énergie locales, propres et renouvelables.

En somme, les CRE et le RNCREQ estiment que le Québec peut augmenter significativement son autonomie énergétique tout en réduisant drastiquement les impacts associés à la production et à la consommation de l'énergie **sans avoir nécessairement recours à de nouvelles sources de production**. En effet, si l'on diminue significativement notre consommation de pétrole dans les transports (en réduisant la consommation et la taille des véhicules, en augmentant le nombre de personnes par véhicule, en réduisant les besoins de motorisation, etc.), on réduit la pollution et les GES, on améliore la santé publique et on s'enrichit (en dépensant moins et en diminuant l'exportation de capitaux pour l'achat de véhicules et d'énergies fossiles).

En conséquence, les CRE et le RNCREQ estiment qu'il faut s'intéresser autant au profil de production que de consommation de l'énergie. C'est en traitant ces aspects de manière intégrée qu'il sera possible d'envisager un développement énergétique du Québec qui soit socialement acceptable, bon pour l'environnement et économiquement viable.

3 Une cible rassembleuse et efficace : la réduction de la consommation de pétrole

Comme le mentionne le document de consultation en introduction, au cours des dernières années, les CRE se sont investis dans une démarche stratégique structurée pour aborder le dossier de l'énergie. Dès 2010, la démarche des *Rendez-vous de l'énergie* a contribué à éveiller la conscience des Québécois et des Québécoises à l'égard de notre dépendance au pétrole. Un impressionnant collectif de partenaires s'est mobilisé autour de cette initiative et a permis aux seize conseils régionaux de l'environnement de joindre et mobiliser les décideurs et acteurs socio-économiques de leur région par une foule d'activités.

Une déclaration d'engagement, signée par plus de 150 organisations, a par ailleurs démontré l'importance de l'enjeu aux yeux des représentants présents. Avec les CRE, ils s'engagent à contribuer à réduire la dépendance au pétrole, dont les bénéfices environnementaux, sociaux et économiques sont majeurs et faciles à concevoir.

Depuis 2012, c'est à travers la démarche *Par notre PROPRE énergie* que le travail s'est poursuivi. Concrètement, cette nouvelle démarche a permis la mise en place de tables régionales sur la réduction de la dépendance au pétrole. En prenant appui sur un portrait énergétique propre à chaque région (démographie, transports, aménagement du territoire, consommation et production d'énergie, efficacité énergétique, etc.), les membres de ces tables ont identifié les actions les plus appropriées à promouvoir et à mettre en œuvre pour engager chaque région dans une stratégie globale et intégrée de réduction de la consommation de pétrole.

Réduire la dépendance au pétrole nécessite que l'on favorise l'efficacité énergétique et la substitution des énergies fossiles par des énergies renouvelables locales ; cette démarche concourt ainsi directement aux deux principaux objectifs que poursuit le RNCREQ en matière d'énergie.

En ciblant directement le pétrole, les CRE ont fait la démonstration qu'il s'agit d'un moyen très efficace de susciter l'intérêt et la mobilisation des acteurs régionaux. En effet, ceux-ci comprennent que cette dépendance est certes préoccupante, mais qu'il est possible en tant que région d'agir rapidement et concrètement pour la réduire.

La réduction de la consommation des autres sources d'énergies fossiles est aussi importante et préoccupe le CRE Mauricie, mais cibler le pétrole a beaucoup plus d'impact vu la place qu'il occupe dans le bilan énergétique et des émissions de GES. Il est aussi le seul à interpeller directement l'ensemble des Québécois de toutes les régions, cela particulièrement à cause de leur dépendance à l'automobile.

Constats sur l'énergie en Mauricie

Tel que mentionné précédemment, les conseils régionaux de l'environnement du Québec ont entrepris depuis 2012 la réalisation d'une démarche de concertation visant la réduction de la dépendance au pétrole. Cette démarche, intitulée *Par notre PROPRE énergie*, a permis la production d'un portrait énergétique régional et la rédaction d'un plan d'action régional.

Voici les 12 principaux constats se dégageant du portrait énergétique régional de la Mauricie :

1. 50 % de la consommation énergétique des Mauriciens concerne le pétrole et le gaz naturel.
2. La consommation de pétrole des Mauriciens est principalement due aux secteurs du transport des personnes et du transport des marchandises.
3. Plusieurs propriétaires de véhicules détiennent plus d'un véhicule.
4. Le nombre de véhicules par 100 habitants dépasse la moyenne provinciale.

5. Le territoire mauricien affiche une faible densité de population et une forte présence de maisons individuelles indiquant une faible mixité.
6. L'utilisation des modes de transport alternatifs est faible.
7. La consommation du gaz naturel en Mauricie est principalement attribuable aux secteurs commercial et industriel.
8. Le volume de gaz naturel consommé par client de Gaz Métro est plus important en Mauricie que dans le reste du Québec.
9. Il existe en Mauricie toutes les expertises nécessaires au développement et au déploiement de technologies énergétiques environnementales.
10. La Mauricie présente un bon potentiel pour le déploiement de techniques et de technologies employant l'énergie solaire passive ou la géothermie.
11. La Mauricie, en tant que région de l'Énergie, dispose d'un bon potentiel de production d'hydroélectricité.
12. La biomasse forestière offre des possibilités intéressantes de substitution aux énergies non renouvelables dans les secteurs du territoire situés à proximité des forêts exploités.

Partant de ces constats, les membres (voir annexe 1) de la *Table de concertation régionale pour la réduction de la dépendance au pétrole en Mauricie*, mise sur pied dans le cadre de la démarche *Par notre PROPRE énergie*, ont conclu de la nécessité d'entamer dès maintenant la réduction de la dépendance au pétrole. Sans se fixer un objectif global de réduction de consommation de pétrole, ils ont déterminé qu'il était nécessaire de renverser la tendance afin d'améliorer, plutôt qu'empirer, la santé sociale, environnementale et économique de la région.

Si aucune action n'est entreprise pour réduire la consommation régionale de pétrole, la prospérité future de la Mauricie tant aux plans social et environnemental qu'économique pourrait en souffrir. C'est d'ailleurs ce constat général qui a inspiré l'énoncé de vision régionale suivant :

« Faire de la réduction de la consommation de pétrole et du développement de technologies énergétiques environnementales les piliers du développement durable de la région de l'Énergie. »

Afin d'arriver à renverser la tendance concernant la consommation de pétrole en Mauricie et de concrétiser cette vision régionale, les membres de la Table ont proposé un plan d'action rigoureux élaboré selon une approche holistique, c'est-à-dire en considérant tous les aspects influençant la consommation de pétrole (ex. : desserte en transport collectif, règlements d'urbanismes, disponibilité des technologies, accessibilité des technologies employant les énergies renouvelables, etc.).

Selon le Conseil régional de l'environnement (CRE) Mauricie, ce plan d'action doit servir de point de départ à la transition énergétique régionale. Il se décline en 6 secteurs d'intervention, 23 objectifs, 71 objectifs spécifiques et 110 actions. Parmi ces actions,

37 sont considérées indispensables, 33 sont considérées nécessaires et 40 sont considérées souhaitables. Les actions indispensables que nous pourrions qualifier de priorités régionales sont reproduites intégralement ici-bas, alors que les actions nécessaires et souhaitables sont reproduites à l'annexe 2.

1 Actions indispensables pour la réduction de la dépendance au pétrole (priorités régionales)

Objectif	Objectif spécifique	Action
1. TRANSPORT DES PERSONNES		
1.1 - Réduire la consommation de pétrole des flottes d'autobus des sociétés de transport collectif de la Mauricie	1.1.1 - Modifier la technologie de propulsion	1.1.1.1 - Remplacer les autobus conventionnels en fin de vie par des autobus électrique, hydrogène ou hybride
	1.1.2 - Adapter la technologie de propulsion actuelle	1.1.2.1 - Équiper les autobus conventionnels de systèmes de réduction de la consommation de carburant
1.2 - Réduire la consommation de pétrole des flottes d'autobus servant au transport écolier	1.2.1 - Modifier la technologie de propulsion	1.2.1.1 - Remplacer au moins un autobus conventionnel en fin de vie par un autobus électrique, hydrogène ou hybride à chaque année
	1.2.2 - Adapter la technologie de propulsion actuelle	1.2.2.1 - Équiper les autobus conventionnels de systèmes de réduction de la consommation de carburant
	1.2.3 - Éviter le fonctionnement au ralenti	1.2.3.1 - Réaliser une campagne de sensibilisation auprès des chauffeurs
1.3 - Réduire la consommation de pétrole des flottes de taxis de la Mauricie	1.3.1 - Modifier la technologie de propulsion	1.3.1.1 - Inciter les propriétaires de taxi à remplacer leur véhicule en fin de vie par un véhicule électrique, hybride ou au gaz naturel
1.4 - Améliorer la desserte en transport collectif entre les pôles urbains et industriels de la Mauricie et de la périphérie	1.4.1 - Développer l'offre de transport collectif sur l'axe Trois-Rivières - Shawinigan	1.4.1.1 - Faire connaître le service de navette du Réseau de transport de la Mauricie
		1.4.1.2 - Développer un horaire fixe de passages de la navette du Réseau de transport de la Mauricie
1.5 - Promouvoir le transport collectif	1.5.1 - Améliorer l'accessibilité au transport collectif	1.5.1.1 - Encourager l'instauration de passes universelles (ex. cartes étudiantes servant en tant que passe) ou de gratuité des transports collectifs pour les employés / étudiants
	1.5.2 - Réduire le temps d'attente et le temps de déplacement en transport collectif	1.5.2.1 - Arrimer les horaires des transports collectifs aux besoins des utilisateurs, en particulier, les employés et étudiants
	1.5.3 - Assurer un support aux sociétés de transport collectif afin qu'elles disposent des ressources humaines et financières nécessaires à l'octroi d'un service adéquat	1.5.3.1 - Explorer la faisabilité d'instaurer une taxe municipale sur l'essence dédiée au transport collectif
1.6 - Promouvoir le transport actif	1.6.1 - Améliorer la sécurité du transport actif	1.6.1.1 - Sanctionner l'utilisation des bandes cyclables comme moyen de stationnement
1.7 - Promouvoir le covoiturage ou l'autopartage	1.7.1 - Stimuler la demande pour le covoiturage	1.7.1.1 - Dédier des espaces de stationnement pour les covoitureurs et/ou l'autopartage

Objectif	Objectif spécifique	Action
1. TRANSPORT DES PERSONNES (suite)		
1.8 - Assurer une complémentarité des divers modes de déplacements alternatifs à l'auto-solo	1.8.1 - Améliorer la planification des déplacements domicile-travail	1.8.1.1 - Appliquer le plan de mobilité durable pour la Mauricie
1.9 - Gérer autrement les aires de stationnement	1.9.1 - Effectuer une discrimination positive afin de prioriser l'accès à certains types de population	1.9.1.1 - Vendre des permis de stationnement annuels en accordant une priorité aux utilisateurs provenant de l'extérieur du périmètre urbain desservi par les transports collectifs
2. TRANSPORT DES MARCHANDISES ET VÉHICULES DE SERVICE		
2.1 - Réduire la consommation de combustibles fossiles des flottes commerciales et des véhicules de service	2.1.1 - Modifier la technologie de propulsion	2.1.1.1 - Remplacer au moins un véhicule de transport des marchandises ou de service conventionnel en fin de vie par un véhicule électrique, hydrogène ou hybride
	2.1.2 - Adapter la technologie de propulsion actuelle	2.1.2.1 - Équiper les camions (18 roues) avec des jupes
	2.1.3 - Éviter le fonctionnement au ralenti	2.1.3.1 - Réaliser une campagne de sensibilisation auprès des chauffeurs
	2.1.4 - Promouvoir les pratiques d'éco-conduite	2.1.4.1 - Offrir des formations aux pratiques d'éco-conduite aux chauffeurs
	2.1.5 - Optimiser la logistique de transport pour éviter le transport à vide et réduire le besoin pour de nouveaux véhicules	2.1.5.1 - Installer un système de télémétrie véhiculaire
3. BÂTIMENTS		
3.1 - Réduire la consommation de mazout et de gaz naturel attribuable au chauffage des bâtiments et de l'eau	3.1.1 - Modifier la technologie de chauffage	3.1.1.1 - Remplacer les chaudières fonctionnant au mazout par des chaudières plus performantes ou utilisant d'autres sources énergétiques
	3.1.2 - Maximiser la diffusion des programmes d'incitation pour l'installation de chaufferie collective à la biomasse et à la géothermie	3.1.2.1 - Développer une stratégie de diffusion
	3.1.3 - Adapter la technologie de chauffage actuel	3.1.3.1 - Diffuser les bons coups 3.1.3.2 - Installer des thermostats programmables et des contrôles automatisés
	3.1.4 - Abaisser le chauffage en périodes hors-pointes	3.1.4.1 - Favoriser l'adoption de procédures de gestion allant dans ce sens dans les ICI
	3.1.5 - Améliorer les performances en efficacité énergétique	3.1.5.1 - Réaliser des audits énergétiques

Objectif	Objectif spécifique	Action
4. AGRICULTURE		

4.1 - Réduire la consommation de combustibles fossiles utilisés par la machinerie agricole	4.1.1 - Améliorer les performances en efficacité énergétique	4.1.1.1 - Réaliser des audits énergétiques chez des entreprises en cultures végétales (grandes cultures et horticulture sauf serres)
	4.1.2 - Optimiser les opérations culturales (épandage, ensilage, battage, etc.) pour réduire le nombre de litres de diesel/ha	4.1.2.1 - Fournir un appui technique aux agriculteurs
4.2 - Réduire la consommation de mazout/propane attribuable au chauffage des bâtiments agricoles	4.2.1 - Améliorer les performances en efficacité énergétique	4.2.1.1 - Réaliser des audits énergétiques dans les bâtiments d'élevage
		4.2.1.2 - Développer une stratégie de diffusion des différents programmes d'aide financière pour les mesures d'efficacité énergétique dans les fermes

5. AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE		
-------------------------------------	--	--

5.1 - Assurer un aménagement du territoire favorable à l'écomobilité	5.1.1 - Développer le réseau routier primaire de manière intégrée	5.1.1.1 - Réaliser des aménagements du réseau routier primaire pour les modes de déplacement actifs et collectifs pour toute nouvelle rue ou réfection majeure
	5.1.2 - Assurer un développement domiciliaire favorable au transport collectif et actif	5.1.2.1 - Consulter les sociétés de transport collectif pour tout projet de développement domiciliaire

6. OBJECTIFS ET ACTIONS TRANSVERSAUX		
---	--	--

6.1 - Améliorer l'accès à l'information concernant la réduction de la dépendance au pétrole	6.1.1 - Améliorer le suivi de la consommation de pétrole sur le territoire	6.1.1.1 - Développer des outils pour la collecte de données régionales
	6.1.2 - Répertoire les actions en cours visant la réduction de la dépendance au pétrole	6.1.2.1 - Effectuer un répertoire et une veille des actions en cours
	6.1.3 - Promouvoir les projets à succès et diffuser les résultats	6.1.3.1 - Développer une plateforme de diffusion des projets à succès
6.2 - Assurer la mise en œuvre du plan d'action	6.2.1 - Créer une dynamique favorable au changement	6.2.1.1 - Identifier un ou des porteurs pour les actions régionales
		6.2.1.2 - Maintenir la Table de concertation régionale sur la réduction de la dépendance au pétrole

Commentaires sur les objectifs de la future politique énergétique

Ces commentaires se basent sur les éléments présentés en page 53 du document de consultation

De manière générale, le CRE Mauricie estime tout d'abord que les objectifs de la politique devraient être plus clairs. On doit se limiter à ce qui est recherché, et donc éviter d'argumenter sur le « pourquoi » et le « comment ». De plus, une cible précise devrait être ajoutée à chacun des objectifs.

De manière plus spécifique, le CRE Mauricie propose les modifications suivantes :

Document de consultation	Proposition du CRE Mauricie
1. Réduire les émissions de gaz à effet de serre;	1. Réduire de manière significative les émissions de gaz à effets de serre associées à la consommation d'énergie afin d'atteindre la cible de réduction de 25 % en 2020 par rapport au niveau de 1990;
2. Utiliser les surplus d'électricité pour accentuer l'électrification des transports et développer l'industrie;	2. Utiliser les surplus d'électricité comme levier pour stimuler le développement économique des régions et pour encourager l'économie verte, dont l'électrification des transports;
3. Favoriser l'efficacité énergétique dans tous les secteurs et pour toutes les sources d'énergie pour le développement des régions;	3. Pour 2020, réduire la consommation globale d'énergie des Québécois à 3,75 Tep/habitant, soit une réduction de 25 %;
4. Miser sur la production d'énergies renouvelables (hydroélectricité et éoliens) et développer les énergies renouvelables émergentes (hydrolienne, solaire passif, géothermique, etc.) en favorisant le développement et l'innovation;	4. Accroître l'autonomie et la sécurité énergétique en soutenant l'innovation et en développant les énergies renouvelables décentralisées;

<p>5. Explorer et exploiter de façon responsable les réserves d'hydrocarbures du territoire et valoriser cette ressource afin d'enrichir tous les Québécois;</p>	<p>5. Faire une analyse coûts-bénéfices de l'exploitation des réserves d'hydrocarbures du territoire afin d'évaluer comment elles peuvent contribuer au développement durable du Québec, et si cela est compatible avec l'objectif de réduire la consommation de pétrole et les émissions de GES ;</p>
<p>6. Assurer à long terme la sécurité et la diversité des approvisionnements énergétiques du Québec.</p>	<p>6. Modifier les règles en matière d'aménagement et d'urbanisme de manière à réduire les besoins de mobilité et la consommation énergétique des bâtiments.</p>

Dans le document de consultation, on précise qu'« ensemble, ces objectifs permettront au Québec d'atteindre, dans un sens large, une plus grande indépendance énergétique.

Nous estimons que pour assurer l'indépendance énergétique au sens large, il faut nécessairement réduire les besoins d'énergie d'une part, et le recours aux énergies non renouvelables, d'autre part. En outre, les Québécois seront plus indépendants dans le secteur de l'énergie s'ils ont davantage recours aux sources d'énergie décentralisées (moins sensibles aux aléas climatiques et économiques) et renouvelables, s'ils réduisent leurs besoins de mobilité (transport des personnes et des marchandises) et s'ils peuvent compter sur des alternatives valables à l'auto-solo.

Le document de consultation énonce enfin 3 pistes particulièrement propices à l'atteinte de ces objectifs. Le CRE Mauricie propose les modifications suivantes à ces énoncés :

Document de consultation	Propositions du CRE Mauricie
<p>Faire de l'efficacité énergétique et du levier de l'énergie propre deux piliers du développement économique pour toutes les régions du Québec;</p>	<p>Excellent;</p>
<p>Réduire une part importante de la consommation d'hydrocarbures au profit de la consommation d'électricité en développant les technologies requises,</p>	<p>Réduire une part importante de la consommation d'hydrocarbures au profit de la consommation d'énergie renouvelable en développant les</p>

particulièrement dans le secteur des transports, ce qui positionnerait le Québec à l'avant-garde à l'échelle mondiale;	technologies requises, particulièrement dans le secteur des transports, ce qui positionnerait le Québec à l'avant-garde à l'échelle mondiale;
Planifier l'aménagement du territoire en intégrant les considérations énergétiques comme une des valeurs centrales.	Planifier l'aménagement du territoire de manière à garantir des choix de développement qui concourent aux objectifs de la politique.

Les six grandes orientations proposées

Ces commentaires se basent sur une analyse de la section « Défis, balises et pistes » du document de consultation.

1 Lutte contre les changements climatiques

Les changements climatiques sont l'un des plus grands défis auxquels fait face l'humanité. Les impacts anticipés sont tels qu'ils menacent les conditions d'existence sur Terre. Le RNCREQ et les CRE ont donc entrepris de faire de cet enjeu l'une de leurs priorités d'action, que ce soit dans leurs interventions, ou par différents projets de mobilisations et de sensibilisation.

Or, malgré l'urgence et l'importance d'agir pour contrer ce phénomène, et malgré le haut niveau de préoccupation général à cet égard, il n'est pas facile de convaincre les citoyens et les décideurs de passer à l'action tant les solutions impliquent des changements d'habitudes et de comportement exigeants. Comme le constate Christine Bérubé dans son essai réalisé en 2010 dans le cadre de la maîtrise en environnement (M. Env.) de l'Université de Sherbrooke, les changements climatiques ne sont pas une cause pour laquelle les gens sont prêts à faire des sacrifices importants. Pour remédier à ce problème, elle recommande donc de « *motiver la population à voir en la réduction de GES une opportunité de faire une meilleure vie, sans émissions, par l'entremise d'un projet de société* »¹.

Cette analyse rejoint un énoncé que l'on retrouve dans le document de consultation à l'effet qu'« *il faudra nécessairement envisager la lutte contre les changements climatiques comme une occasion de développement économique sur la base de l'efficacité énergétique et de l'énergie propre. S'il relève ce défi, le Québec pourrait devenir un des chefs de file de la prochaine révolution énergétique à l'échelle mondiale.* »

C'est justement en s'appuyant sur une telle approche que les CRE se sont engagés depuis 2010, grâce au soutien du gouvernement du Québec et de nombreux autres partenaires, dans une démarche régionale visant la réduction de notre dépendance au pétrole : d'abord avec *Les Rendez-vous de l'énergie*, puis avec *Par notre PROPRE énergie*.

En ciblant directement la consommation de pétrole plutôt que les changements climatiques, les CRE ont fait la démonstration qu'il s'agit d'un moyen très efficace de susciter l'intérêt et la mobilisation des acteurs régionaux. En effet, ceux-ci comprennent que la dépendance à cette ressource est préoccupante, mais qu'il est possible en tant

1. Christine Bérubé. *Changements climatiques et distorsion de la perception des Québécois : de la communication à l'action*, Essai pour la maîtrise en environnement (M.Env.), sous la direction de Maria del Rosario Ortiz Quijan, Université de Sherbrooke, juillet 2010, page i

que région d'agir rapidement et concrètement pour la réduire. Plutôt que d'éventuels bénéfices sur le climat à long terme, ce sont les bénéfices environnementaux, sociaux et économiques concrets et immédiats qui sont mis de l'avant.

Le CRE Mauricie encourage donc la Commission à s'inspirer de l'approche développée par les CRE afin de proposer au gouvernement du Québec, à travers sa future politique énergétique, de se positionner comme un leader et à inspirer le Monde à s'engager en faveur de la réduction de la consommation de pétrole.

Cela implique qu'il faut non seulement identifier une cible de réduction de la consommation de pétrole, mais se donner une stratégie structurée et planifiée pour l'atteindre. Et cette stratégie doit notamment reposer sur l'engagement et la mobilisation des acteurs à l'échelle régionale. En plus de politiques publiques et de programmes de soutien, il faut une mécanique pour stimuler et accompagner le changement à la base.

2 Efficacité énergétique

Le CRE Mauricie a déjà eu l'occasion dans les sections précédentes de souligner son appréciation sur le traitement réservé à l'efficacité énergétique dans le document de consultation; non seulement quant à l'importance à lui accorder dans la future politique, mais aussi sur les multiples cobénéfices qui y sont associés tant au plan environnemental, social, qu'économique. Ainsi, les efforts en matière d'efficacité énergétique se placent définitivement sur la voie d'un développement durable.

Nous adhérons donc parfaitement à la vision générale qui se dégage du document de consultation en matière d'efficacité énergétique. Des précisions importantes quant à cette vision méritent néanmoins d'être ajoutées :

- a. Dans le contexte actuel où des efforts importants doivent être consentis pour lutter contre les changements climatiques, la dégradation de l'environnement et l'épuisement des ressources, les efforts en efficacité énergétique doivent absolument viser une diminution globale de la consommation d'énergie des Québécois. On ne doit pas se limiter à freiner la croissance.

En général, malgré les avancées importantes en matière d'économie d'énergie, les économies monétaires qu'elles engendrent sont rapidement réinvesties dans d'autres activités énergivores (voir le rapport « L'économie d'Énergie dans un marché libre est-elle illusoire » par Patrick Déry du GREB, 2007). En somme, même si nous sommes globalement toujours plus efficaces, nous consommons toujours beaucoup d'énergie. Il faut à tout prix briser ce cycle.

En ce sens, le CRE Mauricie recommande que la future politique énergétique établisse une cible à atteindre en matière de consommation globale d'énergie, laquelle se situerait près des niveaux de consommation que l'on retrouve dans les pays scandinaves.

- b. Les énergies fossiles ne doivent pas seulement être ciblées en particulier, elles doivent être **la priorité** en matière d'efficacité énergétique. Comme nous l'avons souligné précédemment, le CRE Mauricie est d'avis que le Québec peut faire des gains considérables sur le plan social, environnemental et économique sans nécessairement produire plus d'énergie renouvelable, mais en réduisant de manière substantielle sa consommation d'hydrocarbure. D'abord en limitant les besoins (sobriété et efficacité), puis en substituant les énergies fossiles par des énergies renouvelables et locales.
- c. Comme nous l'avons souligné dans une section précédente, le document de consultation ne propose pas d'analyse quant aux raisons qui expliquent le retard du Québec en matière d'efficacité énergétique, et ce, malgré les intentions maintes fois répétées. Le CRE Mauricie estime qu'il faut des instruments de gouvernance et un leadership très fort dans ce dossier. Le bureau de l'efficacité et de l'innovation énergétique est-il suffisant dans le contexte particulier du Québec? Quels devraient être ses pouvoirs? Quel doit être le rôle de la Régie de l'énergie, celui des distributeurs? Qui est responsable de mettre en œuvre les objectifs d'efficacité énergétique dans les secteurs du transport, de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire?

3 Le défi des transports

Comme le souligne le document de consultation, le CRE Mauricie reconnaît que la réduction de la consommation d'énergie dans le secteur des transports représente un défi colossal, qui est également le plus urgent.

D'abord parce que la consommation d'énergie dans ce secteur est en forte croissance. Il nous faut donc non seulement freiner cette tendance, mais la renverser.

Mais aussi et surtout parce que la consommation d'énergie dans le secteur des transports est bien loin d'être déterminée uniquement par des facteurs comme l'efficacité et les coûts. Bien plus qu'un moyen de déplacement, la voiture représente un véritable symbole de réussite et de liberté directement associée à notre mode de vie. De la même manière, les marchandises sont souvent transportées sur la base de considérations qui relègue elle aussi bien loin les enjeux de coûts et d'efficacité.

La réponse au défi doit donc être structurée et diversifiée.

3.1 Le transport des personnes

Dans le domaine du transport des personnes, il faut prioriser les efforts en vue de réduire la taille, la consommation, le nombre et la distance parcourue par les véhicules. Il y a moyen de le faire grâce à des mesures à faible coût :

- mettre en place une réglementation et/ou des incitatifs fiscaux (bonus-malus) afin de réduire l'achat de véhicule surdimensionné et/ou à forte consommation;
- mettre en place des réglementations (voies réservées) et/ou des incitatifs fiscaux (péage) pour augmenter le nombre de personnes par véhicule (covoiturage, transport collectif);
- réduire la distance parcourue par véhicule grâce à des incitatifs fiscaux (coût d'immatriculation en fonction du kilométrage annuel);
- réduire la consommation des véhicules par des actions de sensibilisation à l'écoconduite.

Évidemment, ces mesures doivent être précédées de campagne de sensibilisation et s'accompagner d'investissements significatifs en faveur du développement de l'offre de transport actif et collectif. Il faut des alternatives efficaces, peu coûteuses et confortables, et ce, tant au niveau urbain, interurbain que rural. À cet égard, nous recommandons un moratoire sur le développement de nouvelles infrastructures de transport routier afin que les sommes dédiées soient plutôt dévolues au maintien et au développement de l'offre de transport collectif et actif.

Il faudra en outre favoriser des modes d'occupation du territoire qui permettront de diminuer les besoins de motorisation (mixité de fonction, densification, etc.). Nous en discutons plus amplement à la section suivante.

Le CRE Mauricie appuie aussi le recours à l'électricité pour remplacer le pétrole dans les véhicules. C'est une option qui fait énormément de sens au Québec puisque notre électricité est abordable, de source renouvelable. Nous reconnaissons en outre qu'il s'agit d'une option qui suscite un fort appui et peut servir de motivation globale en faveur d'une véritable révolution énergétique au Québec.

Nous estimons toutefois qu'il faut éviter de trop compter sur cette avenue comme solution unique au défi du transport des personnes. L'électrification des transports n'est pas sans impacts (fabrication des voitures, infrastructure de recharge, gestion des batteries, etc.) et a le défaut de prendre du temps et de coûter relativement cher. Par ailleurs, elle ne permet pas de réduire tous les impacts négatifs associés au modèle de l'auto-solo (congestion routière, obésité, coût pour le développement et l'entretien des infrastructures, étalement urbain, etc.). Même en terme d'effet sur la balance commerciale on risque de ne pas y gagner au change, à moins de veiller à ce que des véhicules électriques soient, du moins en partie, fabriqués ou assemblés ici.

3.2 Le transport des marchandises

Dans le domaine du transport des marchandises, il faut nécessairement viser une réduction du recours au camionnage, et conséquemment, éviter de compter uniquement sur le recours à des énergies de substitution (gaz naturel, biocarburant et électricité).

- Tirer le plein potentiel de l'intermodalité incluant le système ferroviaire et le transport maritime de courte distance (Est Amérique Nord). Cela implique notamment le maintien, la mise à niveau et le développement des infrastructures portuaires et ferroviaires;
- Développer l'économie locale et les cycles courts en encourageant sur des bases régionales la production, l'utilisation et la valorisation d'énergie, de biens et de services;
- Investir dans le développement des affaires autour des infrastructures existantes;
- Mettre en place des incitatifs régionaux pour détourner le transport routier vers le maritime ou le ferroviaire;
- Optimiser le système de transport actuel afin de diminuer les distances parcourues (retours à vide, fréquence, etc.). La mise en place de centres de gestion des déplacements pour les marchandises devrait être envisagée;
- Former l'industrie sur les pratiques écoénergétiques du transport de marchandises.

4 Aménagement du territoire

Depuis déjà plusieurs décennies, le développement de nos villes et de nos milieux urbains se fait en fonction de la voiture. Or, cette façon de faire provoque, entre autres, un étalement de nos villes, une dévitalisation de nos centres-villes, l'accroissement des coûts de transport et l'augmentation de notre dépendance envers le pétrole.

Il faut revoir notre façon d'aménager le territoire afin de limiter l'étalement urbain et densifier nos villes et villages. En plus d'abaisser les coûts de transport, cela permettrait de faciliter et de rentabiliser la desserte en transport collectif. S'attarder aux enjeux énergétiques sans s'attarder à l'aménagement du territoire constituerait ainsi une erreur.

5 Les leviers des énergies renouvelables

Note importante : *Dans le document de consultation, on parle du levier de l'électricité, ce qui est réducteur puisque l'électricité n'est pas le seul vecteur énergétique à mettre en valeur, et aussi parce que les énergies renouvelables ne servent pas uniquement à produire de l'électricité (comme la biomasse, le solaire passif ou la géothermie par exemple). Le CRE Mauricie aborde donc ici la notion d'énergie renouvelable au sens large.*

À l'échelle de la planète, de plus en plus de signaux convergent vers la nécessité d'un virage majeur en faveur du recours aux énergies renouvelables, et ce, au détriment des ressources fossiles. Même si cela tarde à se faire, il est indéniable que cette réalité va se traduire éventuellement dans les politiques publiques partout à travers le monde.

Dans ce contexte, comme le souligne le document de consultation, le Québec se trouve dans une situation enviable :

- il se distingue par son leadership en matière de production d'énergie renouvelable (particulièrement l'hydroélectricité, mais aussi l'éolien);
- sa capacité de production actuelle d'énergie électrique dépasse les besoins annuels de consommation (alors même que des projets de développement sont actuellement en construction);
- le Québec possède encore un énorme potentiel pour le développement de nouvelles énergies renouvelables.

Nous estimons que cet avantage doit servir de source de motivation pour faire du Québec un leader dans le développement énergétique durable et l'économie verte. Pour ce faire, il propose 3 axes d'intervention. Notons que ces axes sont parfois interdépendants, ce qui fait que certains peuvent paraître contradictoires s'ils ne sont pas correctement harmonisés.

5.1 Un prix pour l'électricité qui permet d'en apprécier la juste valeur

Comme nous l'avons vu plus tôt, l'électricité renouvelable québécoise constitue une richesse inestimable. Pourtant, elle est actuellement soldée à des tarifs parmi les plus bas au monde. Cela explique en partie pourquoi les Québécois ne sont pas suffisamment conscients de la très grande valeur de cette richesse.

Par ailleurs, le CRE Mauricie est d'avis que des tarifs d'énergie trop bas sont contraires aux principes du développement durable. Ils provoquent une consommation irresponsable des ressources, dissuadent les mesures d'économie d'énergie et nuisent au développement des énergies renouvelables.

En conséquence, nous recommandons l'augmentation des tarifs d'électricité afin qu'il puisse mieux refléter leur valeur. Toutefois, cela doit se faire uniquement après avoir mis en place des mesures d'accompagnement en efficacité énergétique qui permettront de compenser les impacts sur les consommateurs, particulièrement auprès des clientèles à faible revenu. D'ailleurs, le CRE Mauricie reconnaît que des prix élevés de l'énergie n'auront un effet dissuasif réel sur la consommation que si les consommateurs ont accès à des alternatives et/ou des programmes d'efficacité énergétique performants.

Pour éviter de pénaliser la clientèle à faible revenu, nous recommandons d'établir un seuil minimal de consommation en deçà duquel il ne faudrait pas appliquer ce principe.

Une autre avenue, probablement plus souhaitable, serait que le gouvernement du Québec mette en place un programme de soutien spécifique pour aider les citoyens à faibles revenus et qui serait administré par lui plutôt que par le distributeur d'électricité.

Enfin, le CRE Mauricie s'attend à ce que les efforts en vue de réduire les émissions de GES et le recours aux énergies fossiles amèneront aussi les gouvernements à hausser de manières significatives les taxes sur le carbone. En plus de générer des recettes pour la mise en place des alternatives, cela aura un effet dissuasif sur la consommation tout en préservant la position concurrentielle de l'électricité par rapport aux autres énergies fossiles comme le gaz et le pétrole.

5.2 Créer un marché pour l'utilisation de l'électricité

Pour le CRE Mauricie, le contexte actuel doit avant tout servir d'inspiration pour stimuler la réduction de la dépendance au pétrole du Québec en favorisant le recours aux énergies renouvelables sur son propre territoire, notamment pour éliminer le recours au mazout pour le chauffage et la production de chaleur ainsi que pour électrifier les transports.

Par ailleurs, il s'agit aussi d'une occasion unique de se donner une politique de développement industriel qui encouragera le recours à l'électricité. Voici des propositions qui pourraient s'inscrire dans une telle politique :

- valoriser la faible empreinte en carbone des produits fabriqués au Québec;
- attirer au Québec des entreprises qui pourront mettre en valeur les attributs environnementaux de l'électricité;
- stimuler par les tarifs des secteurs prometteurs et durables de l'économie (économie verte, créneaux d'excellence, soutien au démarrage d'entreprise, R&D, développement régional), et ce, tant au niveau des services que des biens. Il faut sortir du cycle par lequel on stimule le développement régional, soit par la production d'énergie (petites centrales, éolien), soit par le développement d'entreprises peu énergivores. On doit prioritairement le faire en stimulant la réduction de la consommation d'énergie et en appuyant le développement de marchés dans le secteur de l'économie verte.

Enfin, le Québec doit aussi s'investir dans le développement de partenariats avec les États voisins de manière à augmenter l'exportation d'électricité. Contrairement au marché « spot », ce type d'entente nous permet de nous assurer que l'électricité exportée sert à remplacer des sources d'énergie plus polluantes.

5.3 Cibler des filières, des secteurs et des besoins précis pour les investissements dans le développement de l'énergie

Le contexte de surplus d'électricité n'est pas la seule raison qui doit nous inciter à la prudence en matière de développement de nouvelles sources d'énergie. En effet, même si elles sont préférables aux énergies fossiles, les filières d'énergies renouvelables ne sont pas sans impacts sur l'environnement, lesquels peuvent être majeurs et souvent irréversibles comme la création de réservoirs et le détournement de rivières pour l'exploitation de l'énergie hydraulique.

Il est difficile d'établir un classement rigoureux des sources d'énergie à privilégier puisque plusieurs facteurs entrent en ligne de compte et sont interdépendants. Comme nous le répétons, c'est la bonne énergie à la bonne place. En outre, la pondération à attribuer à chacun de ces facteurs les uns par rapport aux autres n'est pas simple et fait souvent appel à des critères plus ou moins subjectifs. Malgré tout, en ayant en tête ces facteurs, il est en général possible pour un cas spécifique de donner un avis assez juste sur la forme d'énergie à privilégier dans telle ou telle situation. Pour la comparaison, on doit autant que possible prendre en compte les impacts sur l'ensemble du cycle de vie de la filière (extraction, transformation, transport, utilisation, gestion des résidus).

Les principaux facteurs à prendre en considération sont les suivants.

Émissions de gaz à effet de serre (GES)

Étant donné l'importance de la problématique des changements climatiques et la nécessité urgente de réduire les émissions de GES, on doit prioriser les formes d'énergie qui en émettent le moins possible. Les énergies fossiles sont les plus grandes émettrices de GES : la plus intéressante étant le gaz naturel 2,12 MT éq.CO₂/Mtep, suivi du pétrole (3,09) puis du charbon (4,12). C'est la raison pour laquelle on considère le gaz naturel comme une énergie de transition intéressante si elle sert à déplacer des énergies fossiles plus fortement émettrices de GES, et que les sources d'énergie renouvelables plus avantageuses ne peuvent être utilisées. Les bénéfices de l'utilisation du gaz naturel en termes de GES doivent être étudiés de manière rigoureuse dans la mesure où les émissions liées aux approvisionnements sont en évolution (voir la section sur les hydrocarbures). Enfin, les autres formes d'énergie ne sont pas sans impacts sur le climat, bien qu'en général nettement plus avantageuses que les combustibles fossiles. Par exemple, la géothermie émet 0,12 MT éq.CO₂/Mtep alors que c'est 0,17 pour l'éolien et 0,25 pour le solaire thermique.

Pollution

Lorsqu'on considère l'ensemble du cycle de vie, toutes les formes d'énergie entraînent l'émission de divers polluants dans l'eau, l'air et le sol et la dégradation des

écosystèmes. Les plus importants contaminants atmosphériques sont émis lors de la combustion (SO₂, NOx, CO, particules, etc.), mais on reconnaît aussi de la contamination de l'eau par divers éléments toxiques comme les métaux lourds lors de l'extraction du pétrole ou suite à l'enneigement de vastes territoires pour la création de réservoirs hydroélectriques. Les énergies renouvelables comme le solaire passif, la géothermie et l'éolien émettent peu de pollution. On parle alors d'énergies propres. En contrepartie, les énergies fossiles sont dites non propres puisqu'elles émettent beaucoup de contaminants.

Épuisement des ressources

L'humanité est actuellement confrontée à une grave problématique d'épuisement des ressources. En effet, on consomme les ressources planétaires (eau, énergie, aliments, minéraux, etc.) à un rythme trop rapide par rapport à la capacité de la terre d'absorber les déchets et de régénérer ces ressources. Il faut donc définitivement privilégier les sources d'énergie renouvelables (solaire, éolien, géothermie, biomasse, hydro) plutôt que les énergies fossiles (non renouvelables) comme le pétrole, le charbon et le gaz naturel.

Proximité

Il est généralement reconnu que les sources d'énergie pouvant se déployer à petite échelle près des sites d'utilisation sont à privilégier par rapport aux sources d'énergie qui impliquent de lourdes infrastructures de transport et de transformation. Les énergies locales réduisent les risques et les pertes d'énergie liées au transport, favorisent le développement des communautés et renforcent l'autonomie et la sécurité énergétique.

D'autres facteurs doivent aussi être pris en compte dans les choix.

Intensité énergétique

Un facteur important à considérer dans le classement des sources d'énergie est le concept d'énergie nette. Cela réfère au principe qu'il est nécessaire de dépenser de l'énergie pour pouvoir en produire (par exemple, il faut dépenser de l'énergie pour construire et installer une éolienne avant que celle-ci ne produise ensuite de l'énergie). Dans un contexte d'épuisement des ressources, il faut choisir les énergies qui produisent plus d'énergie que ce qu'il en faut pour l'extraire (énergie nette positive). Dans son rapport *Rendement sur l'investissement énergétique*, Patrick Déry conclut : « Du point de vue de l'énergie nette produite, les sources d'énergie les plus intéressantes pour le Québec sont, par ordre d'importance : l'hydro-électricité, la biomasse forestière, le solaire thermique (passif principalement), l'éolien, le solaire photovoltaïque, la géothermie et le biogaz. Les autres sources potentielles sont soit négatives du point de vue de l'énergie nette, soit très limitées dans leurs applications; ou l'on ne dispose pas des informations nécessaires pour en juger. Cependant, certaines d'entre elles pourraient néanmoins s'avérer intéressantes pour certaines applications bien précises. »

Usage

L'énergie sert à combler plusieurs types de besoins forts différents (chauffage, éclairage, transport, etc.). Or, les diverses formes d'énergies ne sont pas toutes appropriées et n'ont pas la même efficacité en fonction des usages. Cela permet d'introduire le concept de « la bonne énergie à la bonne place ». Il faut tenter de choisir l'énergie la plus appropriée pour l'usage. Par exemple, il serait énergivore et fort peu pratique de vouloir utiliser le gaz naturel pour s'éclairer ou pour faire fonctionner un ventilateur, on préférera l'électricité. En revanche, en raison de son fort pouvoir calorifique, il pourrait être avantageux de favoriser le gaz naturel pour les besoins de chauffage, plutôt que l'électricité. En effet, la conversion en chaleur de l'électricité est moins efficace et l'énergie électrique ainsi libérée pourrait servir à remplacer des énergies fossiles pour des usages plus nobles et appropriés en électrifiant des transports, par exemple.

Disponibilité et maturité

Dans des situations précises, les formes d'énergies les plus appropriées ne sont tout simplement pas disponibles. C'est le cas par exemple des réseaux et des résidences isolées qui ne sont pas reliés au réseau d'Hydro-Québec.

Prix

Dans une perspective de développement durable, il faut aussi prendre en considération la notion de coûts (sur l'ensemble du cycle de vie) pour le choix des filières. Certaines formes d'énergie, souvent par manque de maturité, sont beaucoup trop coûteuses actuellement pour remplacer des énergies plus polluantes. Les efforts en efficacité énergétique deviennent alors d'autant plus nécessaires pour réduire les impacts le temps que ces énergies nouvelles deviennent plus compétitives.

En regard de ces considérations, le CRE Mauricie estime que la future politique énergétique doit orienter les choix en matière de production d'énergie par une planification et un encadrement rigoureux, et en respectant les conditions suivantes :

- privilégier les énergies ayant les plus faibles impacts et le plus grand retour sur l'investissement énergétique;
- répondre aux conditions d'acceptabilité sociale et environnementale;
- ne pas encourager la production d'énergie au détriment des mesures d'efficacité énergétique, lesquelles doivent demeurer une priorité;
- ne pas entraîner le suréquipement et favoriser la boulimie énergétique.
- Les filières énergétiques doivent être développées dans des contextes bien spécifiques pour lesquels elles constituent un atout indéniable pour :

- remplacer les énergies fossiles par des énergies renouvelables et locales dans les réseaux autonomes et les résidences isolées;
- combler les besoins de puissance (effacement de la pointe);
- favoriser le développement des régions par une meilleure autonomie (cycle court);
- soutenir le tissu industriel et le développement;
- assurer l'autonomie énergétique et la diversification des revenus des particuliers et des agriculteurs (autoproduction).

Le CRE Mauricie estime que l'éolien, le solaire passif et actif, la géothermie, la biomasse forestière, les biocarburants, le biométhane et l'hydroélectricité (incluant les hydroliennes) sont des sources d'énergie qui pourraient répondre à ces conditions.

6 Gérer les hydrocarbures

Comme le souligne le document de consultation, malgré toute notre bonne volonté, notre dépendance aux hydrocarbures, surtout du pétrole, est telle qu'il nous serait impossible de nous en passer demain matin : la consommation de ces formes d'énergie restera nécessaire au Québec pour de nombreuses années encore.

La question de la meilleure source d'approvisionnement devient donc importante, si tant est qu'on puisse y changer quoi que ce soit. Actuellement, le pétrole consommé au Québec vient principalement de l'Afrique (Algérie) ainsi que de la Mer du Nord. Quant à lui, le gaz naturel provient principalement de l'Ouest canadien, mais il est probable aussi qu'il se consomme au Québec du gaz naturel en provenance des gisements de gaz aux États-Unis (gaz conventionnel ou non).

Or, il est de plus en plus question que le Québec se tourne vers le pétrole des sables bitumineux canadiens ou encore vers celui tiré de son propre territoire. Pour le gaz naturel, on parlait il n'y a pas si longtemps d'en importer d'outre-mer (projets de ports méthanier), plus récemment d'exploiter notre propre gaz de schiste, alors que la question de la part du gaz non conventionnel américain ou même canadien est difficile à établir dans notre bilan de consommation actuel, une part qui sera assurément en croissance au cours des années.

La question qui se pose est donc la suivante : quelle est la meilleure source de pétrole ou de gaz sur le plan environnemental, social et économique. Cela inclut notamment les impacts et les risques associés aux modes de transport de ces produits. Globalement, on reconnaît que plus les ressources d'hydrocarbures conventionnelles s'épuisent, plus on se tourne vers des sources d'approvisionnement plus coûteuses et qui ont des impacts ou des risques plus grands sur l'environnement et les populations.

À cause du manque d'information disponible, il nous apparaît très difficile de faire une comparaison exhaustive des avantages et inconvénients de chacune des sources. On peut toutefois souligner les éléments à prendre en considération dans une telle comparaison : fragilité des écosystèmes, intensité énergétique, proximité, disponibilité et maturité, prix, émission de GES au cours du cycle de vie, émission de polluants atmosphériques, risques environnementaux pour le transport, retour sur l'investissement énergétique, rigueur de la réglementation et de l'encadrement, conflit avec d'autres activités économiques, risque de contamination de l'eau, milieu habité ou non, etc.

Le CRE Mauricie estime que dans les circonstances, il n'y a pas de bon choix à part celui de concentrer nos efforts sur la réduction de la consommation d'hydrocarbures et sur la recherche d'alternative. Il s'agit d'un objectif que les CRE poursuivent ardemment, car c'est la seule option valable pour faire face, rapidement et de façon conséquente, aux enjeux majeurs que sont les changements climatiques, la dégradation de l'environnement et l'épuisement des ressources.

Nous sommes néanmoins d'avis que le gouvernement du Québec, qui fait face actuellement à des décisions importantes à prendre à l'égard de la consommation et des approvisionnements futurs en pétrole et en gaz, doit appuyer et documenter celles-ci sur une analyse comparative des différentes options, en tenant compte des coûts et bénéfices environnementaux, sociaux et économiques sur l'ensemble du cycle de vie (extraction, transport, transformation, consommation, gestion des résidus), et notamment de l'impact de ses choix sur ses objectifs de lutte contre les changements climatiques et de réduction de la consommation de pétrole.

La question de l'approvisionnement est capitale, car les options choisies auront des répercussions importantes et à long terme sur les générations futures. Ces décisions doivent donc être prises dans une perspective de développement durable et d'équité intergénérationnelle.

6.1 Le cas particulier du gaz naturel

Comme le démontre la figure 2.1 à la page 25 du document de consultation, le gaz naturel répond actuellement à environ 13 % des besoins en énergie du Québec. Or le Québec ne produit pas de gaz naturel de manière notable, mais plusieurs projets de production de biogaz sont à l'étude ou en développement et la possibilité d'exploiter le gaz de schiste présent sur le territoire québécois demeure en suspens.

Position du CRE Mauricie sur l'exploitation de gaz de schiste

Cet extrait est tiré du mémoire du RNCREQ déposé au BAPE dans le cadre de son mandat portant sur le développement durable de l'industrie des gaz de schiste au Québec : <http://bit.ly/cpniFy>. Mémoire sur le plan de réalisation de l'ÉES : <http://bit.ly/RrW3mT>.

... l'exploitation des gaz de schiste compte de nombreux risques pour l'environnement (eau, air, sol) et il ne semble pas exister à ce jour des technologies appropriées pour exploiter cette ressource dans le plus grand respect de l'environnement. En outre, l'exploitation des gaz de schiste entraîne une augmentation locale des émissions de GES et aura une implication sur nos efforts de réduction.

Ainsi, pour le RNCREQ, il faut mener une évaluation complète et objective des incidences environnementales, sociales et économiques de la filière des gaz de schiste au Québec (incluant une ÉES et une étude du cycle de vie complète). Cette évaluation inclura la comparaison de chaque scénario de développement de la filière à des scénarios de non-développement et/ou de remplacement par une autre filière qui répondrait aux mêmes besoins, dans un contexte de développement durable et d'équité intergénérationnelle.

Pour le CRE Mauricie, le Québec doit prioriser, quand cela est possible, le recours aux énergies renouvelables et locales plutôt qu'au gaz naturel. Il est à noter qu'actuellement, **le très faible prix du gaz naturel à l'échelle du continent nuit au développement des énergies renouvelables**. En outre, il est difficile pour le moment d'envisager le remplacement du gaz naturel par des énergies renouvelables dans certains secteurs (procédés industriels). En conséquence, le gaz naturel doit provenir des sources les plus propres possible, et être idéalement renouvelable (biogaz). Pour le gaz naturel fossile (non renouvelable), celui de source conventionnelle semble le choix le plus judicieux.

Par ailleurs, nous estimons qu'il faut appliquer au gaz naturel le concept de « la bonne énergie à la bonne place » :

- Son utilisation en remplacement des produits pétroliers dans les secteurs de la fabrication industrielle et du chauffage pourrait améliorer de façon sensible le bilan environnemental global (réduction des émissions de GES et de polluants).
- L'utilisation du gaz naturel comme carburant dans les véhicules pour le transport des marchandises est aussi intéressante (camion lourd, bateau, train, machinerie, etc.) pour remplacer les produits pétroliers. Il s'agit de la meilleure alternative au pétrole à court terme puisque l'électrification n'est pas encore une option. Il faut toutefois appuyer la recherche et le développement dans le secteur de l'électrification qui est néanmoins prometteur, comme l'illustre l'exemple présenté en page 66 du document de consultation.

Mais attention, l'analyse des gains environnementaux associés à l'utilisation du gaz naturel comme énergie de substitution doit se faire de manière rigoureuse et évolutive. Entre autres, l'épuisement des réserves de gaz naturel conventionnel, en plus des bouleversements dans le secteur du transport des hydrocarbures, ont un impact sur les perspectives d'approvisionnement pour Gaz Métro. Le bilan environnemental global du

gaz naturel consommé au Québec risque ainsi d'évoluer selon le niveau de pollution et d'émissions de GES associé aux nouvelles sources de gaz et aux nouveaux axes de transport.

Position du RNCREQ sur le projet de desserte de la Côte-Nord

Le gaz naturel n'est pas disponible actuellement sur la Côte-Nord (et sur la rive est du Saguenay), ce qui empêche l'utilisation de cette énergie en remplacement des produits pétroliers (notamment dans le secteur industriel).

Or le Québec pourrait faire des gains importants en réduction de GES si l'on pouvait substituer le mazout par le gaz naturel sur la Côte-Nord.

Comme le souligne le document de consultation en page 8, le projet est actuellement mis sur la glace pour des raisons économiques.

Le RNCREQ appuie le principe de desserte en gaz naturel de la Côte-Nord à condition que :

- les impacts environnementaux et sociaux du gazoduc soient acceptables, correctement mitigés et limités au maximum;
- ce développement ne compromette pas le recours en priorité aux énergies renouvelables lorsque c'est possible (biogaz, biomasse, géothermie, etc.);
- tous les outils et processus adéquats de consultation pour encadrer ce développement soient mis en place;
- la perspective de ce développement soit évaluée de façon distincte par rapport au développement des gaz de schiste au Québec;
- l'on prenne en compte les impacts environnementaux de l'ensemble du cycle de vie du gaz naturel (extraction, transport, consommation) de manière à démontrer que les gains environnementaux sont réels, surtout dans la perspective où le gaz naturel sera vraisemblablement de plus en plus issu de sources non conventionnelles.

6.2 Biocombustible

Dans un contexte où les énergies fossiles se raréfient et sont de plus en plus coûteuses, le recours aux biocombustibles (biomasse forestière, biocarburant, biométhane, etc.) s'avère de plus en plus intéressant. En outre, ce sont des énergies renouvelables qui peuvent contribuer aux efforts de réduction des GES, participent à la valorisation des résidus et favorisent des systèmes énergétiques locaux à cycle courts.

Sauvons le programme de traitement des matières organiques par biométhanisation et compostage !

Le Québec a mis en place un important programme, doté d'une enveloppe de 650 M\$, visant la valorisation des matières organiques. Il s'inscrit dans un contexte où le Québec souhaite interdire l'élimination des matières organiques putrescibles d'ici 2020.

Le RNCREQ est inquiet de la tournure que prend ce dossier. Entre autres, il semble y avoir des lacunes au niveau du développement des marchés pour la valorisation des sous-produits issus des procédés de traitement proposés (compost, digestats, biogaz).

Ce dossier n'est pas traité dans le document de consultation, alors qu'il y a pourtant une dimension énergétique à ce programme.

Cela dit, la production et la consommation de ces formes d'énergie ne sont pas sans impacts et doivent donc répondre à des conditions d'acceptabilité sociale et environnementale.

Dans le contexte où ces conditions peuvent être respectées, on doit encourager le développement de ces filières, favoriser la recherche et développement et développer les marchés. Il faudrait notamment des mesures pour que le biodiesel produit au Québec soit utilisé ici plutôt que d'être majoritairement exporté.

6.3 Exploitation du pétrole québécois

Il semble y avoir un vaste potentiel de production de pétrole au Québec et le gouvernement actuel souhaite favoriser le développement de cette ressource. Pour plusieurs, le développement de ce pétrole favoriserait l'autonomie énergétique du Québec (effet positif sur la balance commerciale) en plus de constituer une source d'enrichissement collectif.

Le potentiel côtier (Gaspésie, Île d'Anticosti) serait de type non conventionnel (pétrole de schiste), ce qui implique des activités de fracturation. Il y a donc tout lieu de croire qu'en termes d'impacts, ce type d'activité s'apparente à l'exploitation des gaz de schiste.

L'exploitation de ce pétrole compte ainsi de nombreux risques pour l'environnement (eau, air, sol) et il n'existe pas à ce jour à notre connaissance de technologies adéquates pour exploiter cette ressource dans le plus grand respect de l'environnement.

Il y a aussi de nombreux impacts sociaux et économiques associés à un tel développement qu'il importe de mettre en perspective avec les impacts des approvisionnements actuels. En outre, les bénéfices économiques globaux restent à démontrer.

Enfin, l'exploitation du pétrole entraîne une augmentation locale des émissions de GES et aura des conséquences sur nos efforts de réduction.

Les processus d'évaluation actuellement en cours sont incomplets et nettement insuffisants pour obtenir un aperçu complet des objectifs et des incidences environnementales, sociales et économiques de cette filière.

Les processus de consultation actuels sont inadéquats et insuffisants.

En conséquence, le CRE Mauricie s'oppose au développement du pétrole québécois tant que le gouvernement du Québec n'aura pas :

- adopté une stratégie rigoureuse visant la réduction de la consommation de pétrole au Québec, avec des cibles et des moyens appropriés;
- mené une évaluation complète et objective des incidences environnementales, sociales et économiques (évaluation de type ÉES incluant une étude du cycle de vie complète) de l'exploitation du pétrole québécois – cette évaluation inclura la comparaison de chaque scénario de développement de la filière à des scénarios de non-développement et/ou de remplacement de la filière qui répondraient aux mêmes besoins, dans un contexte de développement durable et d'équité intergénérationnelle;
- fait la démonstration que l'exploitation du pétrole québécois est globalement bénéfique sur les plans environnementaux, sociaux et économiques par rapport aux autres approvisionnements possibles (notamment pour les secteurs touchés par ce développement) et que les impacts négatifs sont acceptables, correctement mitigés et limités au maximum;
- adopter un cadre législatif approprié, incluant un cadre d'application rigoureux.

Dans le cas d'un développement de la filière :

- considérant qu'il s'agit d'une ressource non renouvelable, les plus hauts standards environnementaux et sociaux devront être mis en œuvre;
- les bénéfices devront être partagés par l'ensemble de la société québécoise et avec les générations futures;
- dans les territoires habités, les communautés doivent avoir le droit de refuser l'exploitation d'une ressource sur leur territoire.

Position du RNCREQ sur le cas particulier du pétrole extracôtier (Golfe du Saint-Laurent et gisement Old Harry)

Pour le RNCREQ, l'exploitation du pétrole extracôtier comporte des risques considérables et non maîtrisables pour l'environnement en raison de la fragilité de l'écosystème, de la richesse de la biodiversité du Golfe et de la présence d'autres activités incompatibles (pêche, tourisme, navigation, etc.). Une éventuelle fuite de pétrole de type « marée noire » aurait des conséquences dramatiques et durables pour tout le bassin versant du fleuve Saint-Laurent, du golfe et de l'estuaire, ainsi que sur les cinq provinces maritimes.

D'ailleurs, sur le site du MRN, on peut lire que, suite au rapport préliminaire de l'EES 1, « le gouvernement du Québec a pris la décision de ne pas permettre d'activité d'exploration ou d'exploitation pétrolière ou gazière dans le bassin de l'estuaire maritime et du nord-ouest du golfe du Saint-Laurent. En effet, l'étude démontre qu'il s'agit d'un milieu complexe et fragile peu propice à la tenue d'activités d'exploration ou d'exploitation pétrolière ou gazière ». Le RNCREQ voit difficilement comment il pourrait en être autrement dans le reste du golfe du Saint-Laurent.

En conséquence, le RNCREQ s'oppose à l'exploitation du pétrole extracôtier.

Les trois conditions de succès

Pour le CRE Mauricie, si l'on veut se donner la chance d'atteindre les objectifs et les cibles de la future politique, il faudra obligatoirement répondre aux 3 conditions présentées ici-bas.

1 Reconnaître l'ampleur des défis et des opportunités et le rôle que le Québec a à y jouer

La nouvelle politique énergétique doit permettre de relever des défis qui concernent l'humanité entière : la lutte contre les changements climatiques et l'épuisement des ressources, la dégradation de l'environnement, le redressement de l'économie, l'amélioration des conditions de développement social, etc.

Les changements que doit provoquer la future politique énergétique sont d'une ampleur inégalée. Rien à voir avec ce qu'a entraîné la nationalisation de l'électricité, ou encore la réalisation des grands chantiers hydroélectriques québécois.

Cette fois-ci, tous les Québécois sont directement interpellés par de nécessaires changements d'habitudes et de comportements : se déplacer autrement, modifier les pratiques d'urbanisme, concevoir des bâtiments moins énergivores, produire plus efficacement, faire des choix de consommation responsable, etc.

Or c'est connu, ce n'est pas facile de changer les comportements. En conséquence, la politique devra adresser cet enjeu de front et proposer des moyens concrets pour y faire face, notamment par la mise en place de puissants incitatifs. Il faudra compter sur des efforts et donc des moyens encore plus importants que ceux qui ont été investis dans la lutte contre le tabagisme, la vitesse ou l'alcool au volant.

Ceci étant dit, le Québec a la particularité, voire la chance, de pouvoir compter sur des atouts inestimables pour entrevoir positivement ces changements : des entreprises innovantes, des citoyens créatifs, une population éduquée et conscientisée, des ressources renouvelables, une main-d'œuvre qualifiée, etc.

Voilà de quoi inspirer la mobilisation de tout un chacun envers un véritable projet de société qui placera le Québec au-devant du peloton des États les plus avant-gardistes.

2 Susciter l'adhésion

Il faut qu'une importante campagne de communication et de sensibilisation **PRÉCÈDE** la mise en œuvre de la politique énergétique afin que l'on puisse assurer la plus grande adhésion possible envers les objectifs poursuivis.

En somme, il faut faire en sorte que la majorité des Québécois aime l'idée derrière ces réformes. Qu'ils y voient que c'est dans leur intérêt et qu'ils y gagneront :

- ils auront une meilleure santé;
- ils auront plus d'argent dans leur poche;
- ce sera plus facile et plus agréable de se déplacer;
- les finances publiques seront en meilleur état;
- ils seront fiers de ce que les Québécois ont accompli.

Cette campagne aura le mérite de rendre « in » le fait d'économiser l'énergie, de moins compter sur une voiture, d'avoir des comportements sobres et de participer à un effort collectif. À la complexité des enjeux, il faudra opposer des messages simples et limpides.

Qui plus est, la campagne réduira la résistance devant les contraintes inévitables et nécessaires qu'il faudra imposer pour inciter aux changements de comportement (réglementation, taxes, péages, normes, etc.). Entre autres, cela aura aussi pour effet de contrer la tendance qu'ont certains à percevoir négativement la réduction de la consommation d'énergie (puisque ce concept est contre-intuitif au plan économique).

Cette campagne devra se poursuivre durant toute la période de mise en œuvre de la politique.

3 Des instruments de gouvernance appropriés

Il est impensable d'imaginer un virage aussi important que celui qui est attendu (augmenter l'autonomie, réduire les GES, faire de l'efficacité énergétique un pilier du développement économique du Québec, affronter le défi des transports, etc.) sans déterminer qui sera responsable de mettre en œuvre ces réformes et quelles structures de gouvernance devront être modifiées ou mise en place pour y arriver.

Pour que les réformes proposées puissent être mises en œuvre, il faut que les orientations de la Politique énergétique soient transversales à tout l'appareil gouvernemental québécois. Ainsi, il faudra notamment veiller à ce que les orientations et les décisions qui seront prises par l'ensemble des institutions concernées (ministères, municipalités et MRC, Régie de l'énergie, Hydro-Québec, CPTAQ, SAAQ, etc.) le soient dans le sens souhaité. Les rôles, responsabilités et pouvoirs de ces institutions devront être passés en revue pour s'assurer qu'elles agissent de manière cohérente et sans créer d'interférence et d'obstacles inutiles.

Il en va de même pour les lois, règlements, codes et normes qui encadrent les devoirs et obligations dans le domaine de la production, du transport et de la consommation d'énergie (Loi sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme, code du bâtiment, Loi sur la qualité de l'environnement, etc.), ainsi que pour les diverses mesures fiscales dans le domaine (programme d'aide, subventions, taxes et autres incitatifs).

La Politique devra donner aux différents acteurs des objectifs, étapes pour l'atteinte des objectifs et un horizon clair pour lequel l'ensemble de la société québécoise travaillera. On devra aussi prévoir des actions de suivis et de reddition de compte qui forceront à un maximum de transparence.

La Politique devra en quelque sorte donner un plan de match rigoureux, réaliste et inclusif pour définir les rôles et responsabilités des différentes parties prenantes de la société québécoise (État, entreprises, citoyens, société civile, etc.).

Recommandations du CRE Mauricie

Tel que mentionné, le plan d'action régional pour la réduction de la dépendance au pétrole est le point de départ pour réussir la transition énergétique en Mauricie. La future politique énergétique doit encourager la mise en œuvre des actions comprises dans ce plan. Ainsi, le Conseil régional de l'environnement Mauricie recommande que :

1. La future politique cible une réduction de 25 % de la consommation d'énergies afin d'atteindre 3,75 tep/personne en 2020. Cela placera le Québec à peu près au même niveau que la Norvège. Afin de maximiser les gains environnementaux, sociaux et économiques, les réductions de consommation devraient viser en priorité le pétrole.
2. La mise en œuvre de la politique soit adaptée aux réalités régionales.
3. D'importantes sommes soient investies dans le développement des alternatives dans le secteur du transport des personnes, en particulier en faveur du transport actif et collectif, et ce, autant dans les grands centres que dans les régions. Les sommes pourraient provenir de taxes sur l'essence, de taxes sur le stationnement, de péages, de taxes sur l'immatriculation, etc.
4. Soient revus les modèles d'aménagement du territoire pour favoriser l'écomobilité (Définition : « découle de la mise en place d'une politique globale des déplacements, principalement urbains, qui soit plus respectueuse des milieux de vie et qui cherche à établir un équilibre entre la demande de gestion environnementale et les pressions pour le développement économique et social »).
5. La future politique mette à profit les mesures d'efficacité énergétique dans les bâtiments.
6. Soit réduite significativement la consommation d'énergie dans le secteur du transport des marchandises en favorisant une meilleure gestion des déplacements, l'intermodalité et le développement du transport maritime et ferroviaire.
7. L'électrification des transports ne soit pas perçue comme une solution unique et miracle et qu'elle soit prioritairement appliquée aux systèmes de transport collectif.
8. Le développement des énergies renouvelables se fasse en priorité dans les secteurs où les gains environnementaux, sociaux et économiques seront les plus importants pour :

- remplacer les énergies fossiles par des énergies renouvelables et locales dans les réseaux autonomes et les résidences isolées;
- combler les besoins de puissance (effacement de la pointe);
- favoriser, par une meilleure autonomie (cycle court), le développement et le dynamisme des régions et réduire la dépendance aux hydrocarbures fossiles des activités agricoles et forestières;
- soutenir le tissu industriel et le développement;
- assurer l'autonomie énergétique et la diversification des revenus des particuliers et des agriculteurs (autoproduction).

Au chapitre des énergies renouvelables, nous recommandons, en outre, que la Politique énergétique du Québec intègre les recommandations et moyens d'action proposés par le Groupe de travail sur le milieu rural comme producteur d'énergie.

9. Avec les importants projets de transport d'hydrocarbures actuellement proposés sur son territoire, les Québécois ont des décisions importantes à prendre à l'égard de leurs approvisionnements futurs en pétrole et en gaz. Le CRE Mauricie recommande au gouvernement du Québec de procéder à une analyse comparative des différentes options, en tenant compte des coûts et bénéfices environnementaux, sociaux et économiques sur l'ensemble du cycle de vie (extraction, transport, transformation, consommation, gestion des résidus), et notamment de l'impact de ses choix sur ses objectifs de lutte contre les changements climatiques et de réduction de la consommation de pétrole.

ANNEXE 1

Liste des membres de la *Table de concertation régionale pour la réduction de la dépendance au pétrole en Mauricie*

Nom, Prénom	Poste	Organisation
Agbossou, Kodjo	Directeur de département	École d'ingénierie, UQTR
Angers, Donald	Directeur - Développement des affaires	Centre d'excellence en efficacité énergétique
Baron, Sandra	Conseillère en aménagement du territoire	Direction régionale de la Mauricie, MAMROT
Bernard, Hélène	Ingénieure - Responsable équipe agroenvironnement	Direction régionale de la Mauricie, MAPAQ
Guimont, Céline	Directrices affaires régionales	Direction régionale de la Mauricie et du Centre-du-Québec, MRN
Jutras, Sylvie	Conseillère en développement économique	Direction régionale de la Mauricie, MDEIE
Lafrance, Christian	Directeur des Services des ressources matérielles et de l'informatique	Commission scolaire de l'Énergie
Lavoie, André	Directeur général	Roulons VERT
Perrin, Martine	Conseillère en développement	Conférence régionale des élus de la Mauricie
Poudrier, Maurice	Président	Conseil régional de l'environnement Mauricie
Richard, Laurent	Commissaire industriel	CLD de Shawinigan
Roy Cullen, Steven	Agent de développement en environnement	Conseil régional de l'environnement Mauricie
Simard, Patrick	Directeur	Conseil régional de l'environnement Mauricie
St-Laurent, Julien	Spécialiste en environnement	Ville de Trois-Rivières
St-Yves, Marc-André	Agent de développement	Centre National en Électrochimie et en Technologies Environnementales
Tourigny, Alexandre	Chargé de projet en agroenvironnement	UPA Mauricie
Tremblay, Danielle	Agente de recherche et de planification socio-économique	Direction de la Mauricie - Centre-du-Québec, MTQ
Trudel, Félix	Aménagiste	MRC de Maskinongé

ANNEXE 2

Plan d'action régional pour la réduction de la dépendance au pétrole : Actions nécessaires et souhaitables

ACTIONS NÉCESSAIRES

Objectif	Objectif spécifique	Action
1. TRANSPORT DES PERSONNES		
1.1 - Réduire la consommation de pétrole des flottes d'autobus des sociétés de transport collectif de la Mauricie	1.1.2 - Éviter le fonctionnement au ralenti	1.1.2.1 - Réaliser une campagne de sensibilisation auprès des chauffeurs
		1.1.2.2 - Optimiser les trajets et la conduite
1.2 - Améliorer la desserte en transport collectif entre les pôles urbains et industriels de la Mauricie et de la périphérie	1.2.1 - Développer l'offre de transport collectif sur l'axe Trois-Rivières - Shawinigan	1.2.1.1 - Augmenter le nombre de passages quotidiens de la navette du Réseau de transport de la Mauricie
	1.2.2 - Développer l'offre de transport collectif	1.2.2.1 - Explorer la faisabilité d'un service de navette entre Trois-Rivières et Bécancour
1.3 - Électrifier les transports personnels	1.3.1 - Poursuivre le développement du réseau régional de bornes de recharge électriques	1.3.1.1 - Installer des bornes de recharge électriques dans les stationnements publics et incitatifs
	1.3.2 - Stimuler la demande pour les véhicules électriques	1.3.2.1 - Maximiser la diffusion de la campagne promotionnelle nationale pour encourager le remplacement des véhicules conventionnels par des véhicules électriques
1.4 - Promouvoir le transport collectif	1.4.2 - Stimuler la demande pour les transports collectifs	1.4.1 - Améliorer l'accessibilité au transport collectif
		1.4.1.1 - Instaurer des stationnements incitatifs en périphérie de Shawinigan et de Trois-Rivières
		1.4.2.1 - Offrir des titres de transport à l'essai pour les employés / étudiants
		1.4.2.2 - Organiser des journées de promotion du transport collectif
		1.4.2.3 - Développer des services de retour garanti à domicile pour les utilisateurs de transport durable (transport des personnes)
1.5 - Promouvoir le transport actif	1.5.1 - Stimuler la pratique du transport actif	1.5.1.1 - Organiser des journées de promotion du transport actif
	1.5.2 - Améliorer la sécurité du transport actif	1.5.2.1 - Diffuser les outils de sensibilisation pour le partage de la route
1.6 - Promouvoir le covoiturage ou l'autopartage	1.6.1 - Stimuler la demande pour le covoiturage	1.6.1.1 - Développer une campagne promotionnelle des plateformes/réseaux de covoiturage
1.7 - Assurer une complémentarité des divers modes de déplacements alternatifs à l'auto-solo	1.7.1 - Faciliter le transfert d'un mode de transport à un autre	1.7.1.1 - Évaluer la convivialité des pôles d'échanges intermodaux
1.8 - Gérer autrement les aires de stationnement	1.8.1 - Réduire l'offre d'espaces de stationnement dans les centres urbains desservis par le transport collectif	1.8.1.1 - Réaménager les aires de stationnements en réduisant le nombre d'espaces longue durée

ACTIONS NÉCESSAIRES

Objectif	Objectif spécifique	Action
2. TRANSPORT DES MARCHANDISES ET VÉHICULES DE SERVICE		
2.1 - Réduire la consommation de combustibles fossiles des flottes commerciales et des véhicules de service	2.1.1 - Modifier le poids des véhicules	2.1.1.1 - Réaliser un projet pilote pour remplacer un camion conventionnel de collecte des matières résiduelles en fin de vie avec un camion en aluminium (25 % moins pesant)
	2.1.2 - Adapter la technologie de propulsion actuelle	2.1.2.1 - Équiper les camions de collecte des matières résiduelles conventionnels, dont la vie utile restante est d'au moins 5 ans, d'un système de récupération d'énergie au freinage
		2.1.2.2 - Équiper les véhicules de service et de transport de marchandises conventionnels en milieu urbain avec un système de type FMZ (maximisation du potentiel énergétique du carburant)
	2.1.3 - Modifier la technologie de réfrigération	2.1.3.1 - Remplacer les systèmes de réfrigération conventionnels en fin de vie par des systèmes de stockage de froid
2.2 - Réduire les distances parcourus par les produits et denrées	2.2.1 - Favoriser le développement de marchés de proximité dans la région	2.2.1.1 - Promouvoir le dépôt de projets au PDAAM et les bons coups
	2.2.2 - Favoriser l'achat local et améliorer la mise en marché des produits régionaux	2.2.2.1 - Promouvoir le dépôt de projets au PDAAM et les bons coups
	2.2.3 - Favoriser le développement de produits émergents, innovants ou visant un créneau de marché, dont la demande est soutenue par la présence de marchés de proximité	2.2.3.1 - Promouvoir le dépôt de projets au PDAAM et les bons coups
	2.2.4 - Revitaliser le créneau des abattoirs multi-espèces, de produits d'émergence ou à valeur ajoutée en Mauricie	2.2.4.1 - Promouvoir le dépôt de projets au PDAAM et les bons coups

ACTIONS NÉCESSAIRES

Objectif	Objectif spécifique	Action
----------	---------------------	--------

3. BÂTIMENTS

3.1 - Réduire la consommation de mazout et de gaz naturel attribuable au chauffage des bâtiments et de l'eau	3.1.1 - Modifier la technologie de chauffage	3.1.1.1 - Mettre en place une chaufferie collective à la biomasse à un endroit opportun sur le territoire en substitution d'une chaudière au mazout
		3.1.1.2 - Mettre en place une chaufferie collective à la géothermie à un endroit opportun sur le territoire en substitution d'une chaudière au mazout
	3.1.2 - Adapter la technologie de chauffage actuelle	3.1.2.1 - Installer des systèmes captant l'énergie solaire ou de thermopompes d'appoint pour préchauffer l'air ou l'eau, selon le cas, des bâtiments
	3.1.3 - Maximiser la diffusion des programmes en efficacité énergétique des bâtiments	3.1.3.1 - Développer une stratégie de diffusion

4. AGRICULTURE

4.1 - Réduire la consommation de combustibles fossiles utilisés par la machinerie agricole	4.1.1 - Optimiser les opérations culturales (épandage, ensilage, battage, etc.) pour réduire le nombre de litres de diesel/ha	4.1.1.1 - Réviser la planification des opérations culturales
	4.1.2 - Réduire le recours à la machinerie agricole	4.1.2.1 - Réaliser une campagne de sensibilisation pour encourager le travail réduit du sol et le semis direct
		4.1.2.2 - Réaliser une campagne de sensibilisation pour encourager la consommation raisonnée d'engrais chimiques et de pesticides sur les fermes

ACTIONS NÉCESSAIRES

Objectif

Objectif spécifique

Action

5. AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

5.1 - Assurer un aménagement du territoire favorable à la construction durable	5.1.1 - Maximiser l'application du guide du MAMROT concernant les bonnes pratiques en matière d'aménagement et de bâtiment durable	5.1.1.1 - Développer une formation à l'intention des élus et de certains employés des villes et municipalités
5.2 - Assurer un aménagement du territoire favorable à l'écomobilité	5.2.1 - Améliorer le réseau de transport actif dans les axes de déplacements domicile-travail	5.2.1.1 - Mettre en place des pistes cyclables et des bandes cyclables sécuritaires dans tous les grands axes urbains de déplacement domicile-travail
	5.2.2 - Maximiser l'application du guide du MAMROT concernant l'aménagement et l'écomobilité	5.2.2.1 - Développer une formation à l'intention des élus et de certains employés des villes et municipalités

ACTIONS SOUHAITABLES

Objectif	Objectif spécifique	Action
1. TRANSPORT DES PERSONNES		
1.1 - Réduire la consommation de pétrole des flottes d'autobus des sociétés de transport collectif de la Mauricie	1.1.1 - Modifier le carburant	1.1.1.1 - Alimenter les autobus conventionnels encore en service avec du biodiesel (E10) sur l'ensemble des réseaux à moyen terme
1.2 - Réduire la consommation de pétrole des flottes d'autobus servant au transport écolier	1.2.1 - Modifier le carburant	1.2.1.1 - Alimenter les autobus conventionnels encore en service avec du biodiesel (E10) sur l'ensemble des réseaux à moyen terme
1.3 - Réduire la consommation de pétrole des flottes de taxis de la Mauricie	1.3.1 - Favoriser l'accès à un réseau de bornes de recharge électriques	1.3.1.1 - Inciter l'installation de bornes de recharge électriques dans les emplacements réservés pour les taxis
	1.3.2 - Éviter le fonctionnement au ralenti	1.3.2.1 - Réaliser une campagne de sensibilisation auprès des chauffeurs
1.4 - Améliorer la desserte en transport collectif entre les pôles urbains et industriels de la Mauricie et de la périphérie	1.4.1 - Diversifier les modes de transport collectif et améliorer l'intermodalité	1.4.1.1 - Rétablir un service de transport ferroviaire pour les passagers sur la Rive-Nord
	1.4.2 - Développer l'offre de transport collectif sur l'axe Trois-Rivières - Shawinigan	1.4.2.1 - Mettre en place un système de transport collectif interurbain électrique, hybride ou hydrogène sur l'axe Trois-Rivières - Shawinigan
	1.4.3 - Développer l'offre de transport collectif sur l'axe Montréal Trois-Rivières - Québec	1.4.3.1 - Remplacer les autobus conventionnels en fin de vie par des autobus électrique, hydrogène ou hybride
1.5.1 - Poursuivre le développement du réseau régional de bornes de recharge électriques		1.5.1.1 - Développer une campagne promotionnelle de l'installation des bornes de recharge électriques dans les stationnements des ICI
1.5 - Électrifier les transports personnels	1.5.2 - Stimuler la demande pour les véhicules électriques	1.5.2.1 - Dédier des espaces de stationnement aux véhicules électriques
		1.5.2.2 - Inciter les propriétaires de stationnements à offrir des places gratuites pour les véhicules électriques
		1.5.2.3 - Développer une campagne promotionnelle pour encourager le remplacement des véhicules récréatifs conventionnels par des véhicules récréatifs électriques

ACTIONS SOUHAITABLES

Objectif	Objectif spécifique	Action
1. TRANSPORT DES PERSONNES (suite)		
1.6 - Promouvoir le transport collectif	1.6.1 - Réduire le temps d'attente et le temps de déplacement en transport collectif	1.6.1.1 - Installer un système de suivi en temps réel du service de transport collectif offert à Shawinigan et à Trois-Rivières
	1.6.2 - Améliorer le confort des usagers du transport collectif	1.6.2.1 - Construire des aires d'attentes chauffées aux différents terminus
		1.6.2.2 - Construire des abribus aux arrêts ne disposant pas d'abribus
1.6.3 - Assurer un support aux sociétés de transport collectif afin qu'elles disposent des ressources humaines et financières nécessaires à l'octroi d'un service adéquat	1.6.3.1 - Explorer la faisabilité d'instaurer des péages routiers	
1.7 - Promouvoir le transport actif	1.7.1 - Améliorer l'accessibilité au transport actif	1.7.1.1 - Explorer la faisabilité de mettre en place un système de vélopartage
		1.7.1.2 - Augmenter le nombre de supports à vélos tout en assurant une bonne répartition de ces supports sur le territoire
	1.7.2 - Améliorer le confort des personnes qui pratiquent le transport actif	1.7.2.1 - Aménager des vestiaires et des douches pour les employés des ICI lorsque possible
		1.7.2.2 - Aménager des abris couverts pour vélos
		1.7.2.3 - Inciter les ICI à effectuer les rénovations nécessaires à l'aménagement de vestiaires et de douches et d'abris couverts pour vélos
	1.7.3 - Stimuler la pratique du transport actif	1.7.3.1 - Développer des services de prêts / location de vélos
		1.7.3.2 - Mettre en place un système d'entretien de vélos pour les employés / étudiants
1.7.4 - Améliorer la sécurité du transport actif	1.7.4.1 - Mettre en place des bus-cyclistes (convois cyclistes)	
	1.7.4.2 - Installer des délinéateurs sur les bandes cyclables existantes	
1.8 - Promouvoir le covoiturage ou l'autopartage	1.8.1 - Améliorer l'accessibilité au covoiturage et à l'autopartage	1.8.1.1 - Explorer la faisabilité de créer / implanter un système de véhicules partagés en Mauricie

ACTIONS SOUHAITABLES

Objectif	Objectif spécifique	Action
1. TRANSPORT DES PERSONNES (suite)		
1.9 - Assurer une complémentarité des divers modes de déplacements alternatifs à l'auto-solo	1.9.1 - Améliorer la planification des déplacements domicile-travail	1.9.1.1 - Favoriser l'adoption de Plans de gestion des déplacements dans les ICI

2. TRANSPORT DES MARCHANDISES ET VÉHICULES DE SERVICE

2.1 - Réduire la consommation de combustibles fossiles des flottes commerciales et des véhicules de service	2.1.1 - Modifier le carburant	2.1.1.1 - Alimenter les véhicules conventionnels encore en service avec du biodiesel (E10)
2.2 - Optimiser l'inter-modalité et la trans-modalité dans le transport des marchandises intra-régionale.	2.2.1 - Maximiser l'utilisation du transport ferroviaire pour les marchandises	2.2.1.1 - Évaluer l'efficacité des pôles d'échanges intermodaux
2.3 - Réduire les distances parcourus par les produits et denrées	2.3.1 - Promouvoir les potagers personnels, collectifs et communautaires	2.3.1.1 - Offrir de l'appui technique aux instigateurs de projets d'implantation de potagers

3. BÂTIMENTS

3.1 - Réduire la consommation de mazout et de gaz naturel attribuable au chauffage des bâtiments et de l'eau	3.1.1 - Abaisser le chauffage en périodes hors-pointes	3.1.1.1 - Maximiser la diffusion des campagnes nationales de sensibilisation auprès des ménages
3.2 - Faire appliquer les principes de construction durable	3.2.1 - Intégrer les principes de construction durable dans les politiques et règlements municipaux concernant la construction	3.2.1.1 - Apporter des modifications au règlement sur la construction allant dans le sens de la construction durable
		3.2.1.2 - Adopter une politique sur le bâtiment durable

ACTIONS SOUHAITABLES

Objectif	Objectif spécifique	Action
----------	---------------------	--------

4. AGRICULTURE

4.1 - Réduire la consommation de combustibles fossiles utilisés par la machinerie agricole	4.1.1 - Modifier la technologie de propulsion	4.1.1.1 - Réaliser un projet pilote visant l'utilisation d'un tracteur électrique chez une entreprise horticole
	4.1.2 - Stimuler la demande pour des véhicules agricoles fonctionnant avec un carburant alternatif	4.1.2.1 - Développer une campagne promotionnelle pour encourager le remplacement des véhicules en fin de vie

5. AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

5.1 - Assurer un aménagement du territoire favorable à l'écomobilité	5.1.1 - Améliorer le réseau de transport collectif dans les axes de déplacements domicile-travail	5.1.1.1 - Explorer la faisabilité de créer / implanter un système de voies réservées pour les covoitureurs, les autobus et les taxis
	5.1.2 - Améliorer le réseau de transport actif dans les axes de déplacements domicile-travail	5.1.2.1 - Remplacer les bandes cyclables des grandes artères par des pistes cyclables
	5.1.3 - Assurer un développement domiciliaire favorable au transport collectif et actif	5.1.3.1 - Réaliser et adopter un plan de mobilité durable pour Trois-Rivières et Shawinigan

6. OBJECTIFS ET ACTIONS TRANSVERSAUX

6.1 - Réduire le besoin de déplacement	6.1.1 - Favoriser le télé-travail	6.1.1.1 - Développer des politiques de télé-travail
6.2 - Réduire la consommation de combustibles fossiles dans des secteurs secondaires	6.2.1 - Promouvoir les équipements électriques (BBQ, tondeuses)	6.2.1.1 - Réaliser une campagne de sensibilisation du public



Conseil régional de l'environnement Mauricie

580, rue Barkoff, suite 203
Trois-Rivières (Québec) G8T 9T7
www.cre-mauricie.com
info@cre-mauricie.com
Téléphone : 819 694-1748
Télécopieur : 819 694-1748